

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

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

Vaihtoehtoisten käyttövoimien alueellinen jakauma on nykytilanteessa selvästi keskittynyt suurten asutuskeskusten alueille. Vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen on huomioitava myös maankäytössä. Raskaan liikenteen latausasemien osalta kaavoitus voi nousta aikataululliseksi haasteeksi, jos latausasemat rinnastetaan polttoaineen jakeluasemiin ja edellytetään, että asemakaavassa on osoitettu toiminnalle merkinnät. Erillisille raskaan liikenteen latausasemille on myös huomioitava mahdollisuudet toteuttaa kuljettajien palveluita, kuten saniteettitiloja.

Raskaan liikenteen latausinfraan sekä vedyn tankkausinfraan osalta on varauduttava myös julkisesti tuettavien hankkeiden rahoitukseen erityisesti TEN-T-verkon solmukohtien yhteydessä. On tarpeen laatia selkeä suunnitelma siitä, kenen vastuulla latausinfra toteuttaminen on, mikäli tarvittava infra ei kehity markkinaehtoisesti.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoite T3 ja T4:

Sähköisen latausinfraan kehittämisessä on nostettu esille asetuksen velvoitteiden saavuttamisen edellyttävään merkittävää lisärakentamista. Lisärakentamisen mahdollistamiseksi on huomioitava kaavoituksen ja maankäytön kehittäminen ja rakentamisen mahdollistaminen sujuvasti/ketterästi. TEN-T solmukohtien osalta myös turvallisuus, sammutuskalusto sekä kaksisuuntainen lataus on huomioitava osana kokonaisuutta.

Toimenpide T1:

Helsingin Satama katsoo, että toimenpiteessä esitetty tavoite ohjata käytettävissä olevaa kansallista infraan rakentamistukea raskaan liikenteen yleisesti käytettävissä oleville latauspisteille tai vedyn

tankkausasemille on julkisen rahoituksen käytön kannalta myönteistä. On edelleen tarpeen ohjata rahoitus erityisesti TEN-T solmukohdille.

Toimenpide T3:

Toimenpiteessä on nostettu esille useita maankäyttöä ja rakentamista ohjaavaa lainsäädäntöä, suunnitelmaa ja säädöstä. On ensiarvoisen tärkeää, että vaihtoehtoisille käyttövoimille ei muodosteta uutta jäykkää säädös- tai lupamenettelykokonaisuutta, vaan sovelletaan joustavasti olemassa olevaa luvituskehikkoa. Helsingin Satama pitää tärkeänä taukopaikkaverkoston kehittämisen ja synergiaetujen hyödyntämisen taukojen ja latauksen yhdistämisestä.

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

Helsingin Satama tuo esille, että sähköistettävien ratojen valinta on tärkeää paitsi liikennöintimäärien perusteella myös muun merkittävyyden näkökulmasta. Erityisesti sellaiset rataosuudet, joilla on merkitystä energihuollon näkökulmasta, tulisi priorisoida sähköistysrahoitus ja -kehitys. Ohjelmassa on hyvin tuotu esille erityisesti tavaraliikenteessä tarvittavat hybridiveturit. Näillä tulee tulevaisuudessa myös olemaan tärkeä rooli mm. satamien ratapihoilla, jossa ratapihalla ja sen läheisyydessä on paljon toimintaa ja liikennettä, jotka eivät ole mahdollista yhteensovittaa sähköisten ajolankojen kanssa.

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Toimenpide R3:

Helsingin Satama korostaa, että toimenpiteen täytäntöönpanossa on huomioitava ratapihojen liikennevolyymit. Pienten liikennevolyymien ratapihojen osalta toimenpide voi johtaa kohtuuttomiin kustannuksiin ja investointivaatimuksiin suhteessa saavutettavaan hyötyyn.

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

Helsingin Satama yhtyy ohjelmassa esitetyn jakeluinfran ja markkinan nykytilakuvaukseen sekä arvioon tulevasta kehityksestä. Merikuljetusten merkitys Suomen ulkomaankaupan tavarakuljetuksille on huomattava. Laivaliikenteen päästöjen vähentäminen ja kestäviin vaihtoehtoihin polttoaineisiin siirtyminen on alalle muutos, jonka aiheuttamat lisäkustannukset voivat olla merkittävät. Helsingin Satamalla on käynnissä useita kehityshankkeita päästöjä

vähentävien toimien toteuttamiseksi. Helsingin Satama tekee kansainvälistä yhteistyötä edistääkseen kestävien meriliikennekäytävien syntymistä.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Toimenpide V3:

EU:n energiaverodirektiivin uudistamista koskevat neuvottelut ovat edelleen kesken. Uudistetussa direktiivissä on esitetty maasähkön kuulumisen nollaveroluokkaan. Helsingin Satama katsoo, että toteutuessaan verotuksen muutos on erittäin tärkeä ja kannustaisi maasähkön käytön lisääntymiseen sekä siihen liittyvien investointien kannattavuuteen huomattavasti.

Ohjelmassa esitetty toimenpiteen sisältö on keskeneräisestä neuvottelutilanteesta johtuen kuitenkin sisällöltään määrittelemätön ja riippuvainen neuvottelutuloksesta. Voimassa oleva direktiivi mahdollistaa jo nykytilanteessa maasähkön alennettua verokantaa, kuten Suomen verrokkimaat Ruotsi, Tanska ja Saksa ovat toimineet. Helsingin Satama esittää toimenpiteen tarkistamista niin, että tavoiteltu lopputilanne voidaan varmistaa myös neuvotteluratkaisun viipyessä; Toteutetaan maasähkön verotuksen muutos EU:n energiaverodirektiivin uudistuksen edellyttämällä tavalla tai hyödyntämällä nykysäädöksiin jo mahdollistamaa alennettua verokantaa.

Toimenpide V4:

Helsingin Satama katsoo, että meriliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyyn varmistamiseksi olisi ensiarvoisen tärkeää kohdentaa meriliikenteen huutokauppatuloja meriliikennettä koskeviin politiikkatoimiin. Päästöjä vähentävien toimien kohdistaminen meriliikenteen sektorille on myös huoltovarmuuden näkökulmasta merkittävä Suomelle. Helsingin Satama katsoo, että on tärkeää arvioida mahdollisuuksia huutokauppatulojen tarkempaan kohdentamiseen. Helsingin Satama kannustaa kuitenkin toimenpiteen osalta arvioinnin lisäksi mahdollisuuksien toimeenpanemista ja ohjelman toimenpiteen tarkentamista: Arvioidaan mahdollisuuksia ja toimeenpannaan ratkaisuja kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meriliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyyn parantamiseksi sekä huoltovarmuuden edistämiseksi.

Toimenpide V5:

Helsingin Satama pitää tärkeänä, että Suomi osallistuu aktiivisesti sääntelyn kehittämiseen EU- ja kansainvälisillä foorumeilla. Helsingin Satama nostaa esille, että tulisi edistää jätepäisestä kierrätyksestä saatavan hiilidioksidin käyttöä meriliikenteen sähköisissä polttoaineissa.

Toimenpide V7:

Helsingin Satama katsoo, että toimenpide on tärkeä ja olemassa olevien rahoitusinstrumenttien hyödyntäminen tehokkaasti palvelee Suomen satamien jakeluinfrastruktuurin investointien toteutumista. EU:n rahoitushakujen kriteeristöissä tulisi mahdollistaa rahoituksen hakeminen myös asetuksen minimivaatimukset täyttävien hankkeiden osalta, kun tällä hetkellä EU:n rahoitushaun vaatimukset ovat asetusta vaativammat. Helsingin Satama näkee, että liikenne- ja

viestintäministeriön roolin vahvistaminen olisi mahdollista erityisesti liittyen riittävän tiedon jakamiseen. Erilaisten olemassa olevien sekä uusien rahoitusinstrumenttien mahdolliset sovellukset satamien käyttövoima- ja polttoainefraan liittyvien investointien edistämiseen olisi mahdollista nostaa esille nykyistä enemmän. Panostukset aiheutta koskevaan tutkimukseen, kokeiluun sekä innovointiin voitaisiin näin maksimoida ja varmistaa, että Suomen huoltovarmuuden ja vientiliikenteen kannalta merkittävä ala voisi edistää kunnianhimoisia päästövähennystavoitteita mahdollisimman kestävin taloudellisin vaikutuksin.

Muita huomioita ohjelmasta:

Helsingin Satama tuo esille, että Suomen tavoitellessa hiilineutraaliutta monella rintamalla on erityisen tärkeää, että sähköistyvän yhteiskunnan edellytyksiä vahvistetaan sähköverkon osalta. TEN-T solmukohtien sähköverkon kapasiteettiin kohdistuu tarvetta liikenteen käyttövoimien lisäksi myös mm. sähköistyvän energiatuotannon myötä. Helsingin Satama toteaa, että sähköverkon riittävä kapasiteetti on investointien edellytys. Solmukohtien sähköverkkoa tulisi näin ollen vahvistaa julkisin varoin.

Ohjelmassa on tuotu esille, että biopolttoaineiden kestävien raaka-aineiden saatavuus on rajallinen. Helsingin Satama korostaa, että biopolttoaineiden saatavuuden varmistaminen on riippuvainen sen vastaanottoon erikoistuneiden satamien väylien riittävän syvyyden varmistamisesta, rautateiden sähköistämisestä sekä vastaavista ennakoivista panostuksista infrastruktuurin kehittämisestä.

Ohjelmassa on käsitelty uusien käyttövoimien tunnistettuja turvallisuushaasteita. Vähäiselle huomiolle jää erityisesti merenkulun käyttövoimaksi kehitettävän ammoniakkin turvallisuuskysymykset. Helsingin Satama painottaa, että ammoniakkin käytöstä nykyisellä teknologialla on syytä tehdä kansallinen riskianalyysi. Erityisesti merkittävät satamat ja/tai tiiviin asutuksen läheisyydessä sijaitsevat satamat ovat turvallisuuskysymyksen ja turvallisuushaasteen edessä. Riskiarvioinnin on syytä johtaa kansalliseen ohjeistukseen käyttövoiman edellyttämistä turvallisuusvaatimuksista. Helsingin Satama nostaa esille, että nopeasti kehittyvät toimialat asettavat erityistä vaatimusta myös valtion ja viranomaisten turvallisuusosaamisen kehittämiseksi. Alaa ja investointeja ohjaavien säädösten on syytä pysyä markkinoiden kehityksen mukana, jotta voimme varmistaa tavoitteiden toteutumisen säädetyssä aikataulussa.

Helsingin Satama näkee latausinfra ja energijärjestelmän joustavuuden tärkeänä tekijänä. Ohjelmassa on arvioitu kaksisuuntaisen latauksen potentiaalia. Helsingin Satama nostaa esille, että sähköautojen yleistyessä kaksisuuntainen lataus on myös alusliikenteen osalta turvallisuusasia. Satamien yhteyteen teknologian mahdollistaminen on paitsi joustokysymys, myös alusten paloturvallisuuden kannalta merkittävä teema. Tulevaisuudessa on oletettavaa, että aluksilla on ladattavien autojen akkujen osalta varaustasoihin liittyviä vaatimuksia.

Salomaa Kristina
Helsingin Satama Oy