

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

Kansallista jakeluinfraohjelmaa on valmisteltu laaja-alaisesti yhdessä aiheeseen liittyvien toimijoiden kanssa, satamanpitäjät mukaan lukien. Koska ohjelman tarkoituksena on varmistaa EU:n jakeluinfra-asetuksen toimeenpano se keskittyy niihin tavoitteisiin ja toimenpiteisiin, joita se edellyttää. Kokonaisuutena se perustuu hyvin siihen tilanteeseen, jossa se on laadittu ja tietäen, että polku hiilettömiin ja/tai uusiutuviin käyttövoimiin mm. merenkulkuun liittyen ei ole vielä ennalta kokonaan määriteltävissä tai ajoitettavissa.

Maasähkö

Satamayhtiöt valmistautuvat vuonna 2030 voimaanastuvaan velvoitteeseen tarjota aluksille maasähköä jakeluinfra-asetuksessa määritellyin ehdoin. Ohjelmaluonnos toteaa sen seikan, ettei maasähköinvestointi ole taloudellisesta näkökulmasta kannattava investointi.

Satamien välittömimmät tarpeet liittyvät näin ollen toimiin, joilla Suomi osaltaan varmistaa tukitoimien jatkumisen EU:n rahoitusohjelmien välineillä, sekä liikennemuotoja tasapuolisesti kohtelevan sähköverokannan toteuttamiseen.

Maasähköliittymän rakentaminen on hankkeena vaativa ja kallis. Vaadittavat standardinmukaiset laitteet, sähköliittymä/t ja kaapeloinnin tuominen laituripaikalle/-oille ovat vasta osa sen toteutuskustannuksia. Sataman ja aluksen standardoiduista liittymistä huolimatta alusten yksilöllisyys ja kunkin sataman oma alue- ja laiturigeometria sekä muut laituria käyttävät toiminnot edellyttävät aina tapauskohtaista ja kustannuksia kasvattava räätälöintiä kaikille satamille yhteisten talviolosuhteiden lisäksi.

Maasähkön verokannan laskeminen parantaisi sen kilpailukykyä uusiin käyttövoimiin verrattuna ja edesauttaisi em. hiili-intensiteetin pienentämistä. Muutos energiaverodirektiivin sallimaan minimiin on mahdollinen jo nykyisellään, minkä Itämeren naapurimaista Ruotsi, Tanska ja Saksa ovat jo toteuttaneet. Direktiivin parhaillaan neuvoteltavana oleva uudistus sisältää esityksen maasähkön sisällyttämisestä nollaverokantaan. Suomen Satamat esittää, että Suomi valmistelee verokannan laskemista joko nykyisen direktiivin tai uudistuksen mahdollistamalla tavalla ja että Suomi myötävaikuttaa neuvotteluissa merenkululle ja satamille myönteisen ratkaisun syntymiseen.

Liikennemuotojen tasapuolinen verokohtelu on satamille tärkeä tavoite. Satamissa junakuljetuksissa vaunujen dieselvetureilla tehtävä vaihtotyö on raideliikenteen viimeisiä sähköistämättömiä osa-alueita. Hybridi/akkukäyttöisyys on vaihtotyössä kuitenkin täysin mahdollista ja lataaminen järjestettävissä maasähkön tarjontaan veloitetuissa satamissa. Junaliikenteessä ajosähkö on kuitenkin verotonta, kun taas satama maksaa sähköstään kotitaloussähkön verokannalla.

Meriliikenteellä on ennen vuotta 2030 veloitteita laskea päästöjensä hiili-intensiteettiä, aluksi pienillä prosenttimäärillä ja vähitellen enemmän. Alusten velvoite osallistua päästökauppaan astui voimaan 1.1.2024 ja asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä vuoden 2025 alussa.

Jakeluinfra-asetuksen soveltamiskäytännöt ovat myös joiltain osin auki, mikä vaikuttaa tavoitteiden toimeenpanoon.

Haastavaan investointikokonaisuuteen liittyviä lisäulottuvuuksia on myös se, että mittavan investoinnin vaatimuskynnyksen ylittäminen ei ole aina itsestäänselvästi määriteltävissä. Ro-ro-matkustaja-alukselle tarvittavan maasähköliittymän rakentamisveloitteen laukaisee vähintään 40 vuotuisen aluskäynnin määrä kolmen vuoden keskiarvona. Suomessa on totuttu tiheään frekvenssiin autolauttaliikenteessä, mutta myös muunlaisia linjoja suunnitellaan ja kokeillaan markkinoiden ja logististen reittien muuttuessa. Kolmen vuoden keskiarvoa kerryttäviä satamakäyntejä voi tällöin kertyä eri vuosina frekvenssiltään erilaisten liikennekokeilujen perusteella. Lähtötilanteessa liittymän käyntikerrat tulisi laskea vakiintuneeksi katsottavasta liikenteestä, ei erillisistä lyhytaikaisista kokeiluista.

Maasähköjakelua edellyttävän aluskäyntimäärän ollessa lähellä niille määriteltyä alarajaa sähkön käyttö on investointiin nähden pientä. Konttiliikenteessä vuotuisen 100 käynnin rajan ylittämiseen riittää kaksi käyntiä viikossa. Se tarkoittaa teholtaan 2-4 MW ja keskimäärin noin 1,5-2,0 miljoonaa euroa maksaneen suurjänniteliittymän käyttämistä viikoittain noin kahden työpäivän ajan.

Kansainvälisten risteilyalusten kyseessä ollessa tilanne on vielä haastavampi. Ne käyttävät paljon sähköä satama-aikana suuren hotellikuorman vuoksi ja tarvitsevat siksi jopa 12-16 MW tehoisen liittymän, joka maksaa jopa 16 miljoonaa euroa. Liittymän rakentamiskynnys on 25 vuotuista aluskäyntiä.

Teknologian kehittyessä akut ovat alkaneet yleistymään aluksilla ja niitä ladataan myös aluksen omalla polttoaineella. Sähkö katsotaan sääntelymielessä päästöttömäksi käyttövoimaksi, siihen katsomatta millä raaka-aineilla sähkö on tuotettu. Yksi asetuksen soveltamiskysymyksistä liittyy siihen, mitkä ovat ne täsmälliset ehdot, joilla aluksen ei tarvitse käyttää sataman maasähköliittymää.

Edelläkävijöitä on myös kestävyysstrategioitaan toteuttavissa teollisuusyrityksissä, joilta myös edellytetään kestävyystoimiensa vuotuista raportointia (EU:n CSRD-direktiivi). Edelläkävijöitä pystytään kannustamaan toimenpideohjelmaan sisältyvin keinoin.

Sisävesisatamissa maasähkön tarjonnan vaatimukset ovat kevyemmät kuin merisatamissa, mutta Saimaan ulkomaanliikenteen uudelleenalkamiselle ei ole tiedossa päivämäärää. Järvialueen sisäinen liikenne, erityisesti uitto, on kasvanut rivakasti vuoden 2022 aikana ja jälkeen, ja alueella tehdään aktiivista kehitystyötä satamien roolin vahvistamiseksi kuljetuslogistiikassa. Tavaraliikennettä palvelevien sisävesisatamien asema liikennejärjestelmässä eri kuljetusmuotojen yhdistäjänä on kuitenkin edullinen ajatellen jakeluinfraverkon kehittämisvaatimuksia ja siihen sisältyviä synergiamahdollisuuksia.

Jakeluinfra-asetuksen vaihtoehtoiset polttoaineet ja käyttövoimat

Asetuksen satamille asettamat vaatimukset koskevat tällä hetkellä vain ei-uusiutuvaksi siirtymävaiheen polttoaineeksi luokiteltua nesteytettyä metaania (LNG) sekä nollapäästöiseksi luokiteltua maasähköä. Akkuteknologia kehittyy parhailaan nopeasti ja monissa varustamoissa on jo aluksilla otettu käyttöön itse ajon tai satamassaolon aikana ladattavia akkuja. Säästösten valmistelun aikaan akkukäytön sääntöjen lisääminen säästöksiin ei ollut vielä ajankohtaista, mutta nyt toimeenpanovaiheessa niille tarvitaan EU:n soveltamisohjeita: onko esim. fossiilipolttoainetta käyttävän aluksen matkan aikana omilla moottoreilla ladattu akkusähkö satamassa nollapäästöistä ja oikeuttaako se silloin olemaan käyttämättä sataman maasähköliittymää?

Uusien käyttövoimien tekninen, tuotannollinen ja kaupallinen kehittäminen jatkuu samaan aikaan kiivaana ja mahdollisia käyttövoimavaihtoehtoja on kypsymässä käyttöön useita. Kokeellinen ja alkuvaiheen tuotanto sekä jakelu tarvitsevat edelleen taloudellisten kannustimien lisäksi tuotannon ympäristöluvituksen ja kaavoituksen sujuvuutta sekä varastoinnin, jakelun ja turvallisuusriskien hallinnan osaamista merenkulun ja satamien ohella myös muissa liikennemuodoissa ja liikennepalveluissa.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoitetta V3: ”Suomen suurimmissa satamissa on jakeluinfra-asetuksen edellyttämällä tavalla mahdollisuus maasähkön käyttöön viimeistään vuonna 2030” vastaa toimenpidepuolella Valtiovarainministeriön vastuulla oleva Toimenpide V3: ”Toteutetaan maasähkön verotuksen muutos EU:n energiaverodirektiivin edellyttämällä tavalla”.

Suomen Satamat katsoo, että Toimenpiteen V3 toimeenpano mahdollisimman nopeasti edesauttaa Tavoitteen V3 toteutumista ja osaltaan kannustaa edelläkävijäkäyttäjien liikkeellelähtöä. Samalla se tasaisi myös erittäin tärkeällä tavalla merenkulun ja raideliikenteen välistä verokohtelua.

Kaikesta huolimatta, varsinaisten maasähkön kansallisten rahoitusinstrumenttien puuttuessa EU-tuen jatkuminen, jota Suomi jäsenvaltiona voi edistää, on tärkeää tulevinakin vuosina (toimenpide V2 liittyen EU:n rahoitusmahdollisuuksien hyödyntämiseen).

Kokonaistavoitteen – liikenteen ilmastopäästöjen – vähentämisen kannalta tarvitaan vielä runsaasti toimia ennen kuin uusia käyttövoimia on käytössä tarvittava määrä. Suomen Satamat pitää siksi erittäin tärkeänä Toimenpidettä 7: ”Vahvistetaan vesiliikenteen käyttövoima- ja polttoainefraa koskevan tutkimuksen, kokeilun ja innovoinnin rahoitusta erityisesti EU:n tasolla ja hyödynnetään tehokkaasti EU:n rahoitusmahdollisuudet”. Tavoite edellyttää eri hallinnonalojen yhteistyötä liikenteen tavoitteiden eteen. Liikenneala, satamat mukaan luettuna hyötyisi Liikenne- ja viestintäministeriön vahvemmassa roolista linkkinä toimenpiteen sisältämään työhön. Jakeluinfraohjelman valmistelun yhteistyö voisi toimia jatkossa myös tätä tavoitetta kohti.

Sisävesisatamille asetettu tavoite (Tavoite V4) jakeluinfra-asetuksen mukaisesta maasähkön tarjonnasta 2030 mennessä on järvialueen sisäisen liikenteen jatkuessa ongelmaton. Yhdessä sisävesiliikenteen toimintaedellytysten kehittämisen (Tavoite V5) kanssa. Tavoite 5 yhdistyy myös edellä käsiteltyyn toimipide 7:ään. Sisävesialueilla raakapuun uitto on kasvattanut merkitystään Suur-Saimaalla ja muuallakin Vuoksen alueella. Vesiliikenteen muuta kehittämistä rajoittaa kuitenkin sopivan aluskaluston puute, jolle mm. innovaatio- ja kokeilutuki antaisivat tarvittavaa kehityspanosta.

Uusiin käyttövoimiin on varauduttava, koska meriliikenteelle ei ole vielä hiilettömiä kokonaisratkaisuja. Tavoite V1: ”Kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelun kehittäminen EU-sääntelyn edellyttämällä tavalla ja markkinalähtöisesti” tarkoittaa Suomen Satamien katsannon mukaan markkinalähtöisyys tarkoittaa edelläkävijöitä tukevaa ja huoltovarmuutta varmistavia valintoja kestävien käyttövoimien jakeluverkostoa kehitettäessä, jonka vuoksi yhdistys pitää tärkeänä ohjata liikenteen päästökaupan tuottoja myös näihin tarkoituksiin (Toimenpide V4).

Muita huomioita ohjelmasta:

Jakeluinfraohjelman luonnos tunnistaa periaatteellisella tasolla liikennemuotojen synergiamahdollisuudet toimeenpanossa mm. liikenteen solmukohdissa, mutta erillisenä kokonaisuutena tavoite- ja toimenpideohjelmasta ne vielä puuttuvat. Yhdistetyn tekemisen tavoitteena on maksimoida käytettävissä olevilla resursseilla saavutettava hyöty. Suomen Satamat esittää, että niille voisi lisätä oman lukunsa, jotta läpileikkaavat tavoitteet ja toimenpiteet tulisivat muistetuiksi.

Oikeansuuntaisia elementtejä löytyy jo nyt yksittäisten liikennemuotojen alaisuudesta, mm. luvun Informaatio-ohjausta, tiedonvaihtoa ja tutkimusta koskevista liikennemuotokohtaisista luvuista. Lentoliikenteen Toimenpide L8 ”Käydään vuoropuhelua viranomaisten kanssa palo- ja pelastustoimintatavoista sähkökäyttöisiin lentokoneisiin” sopii hyvin laajennettavaksi kaikkia liikennemuotoja koskevaksi. Tieliikenteen toimenpiteisiin sisältyvä T15 ”Hyödynnetään vedynjakelun turvallisuusnäkökohtiin liittyvä Tukesin ohjeistus jakeluinfran rakentamisessa” on aihe, joka yhtä lailla koskee muitakin liikennemuotoja. Erityisesti verkon toteutuksesta voidaan hakea resurssitehokkuutta.

Kaikkia sähköistyvä liikenteen toimijoita, mutta erityisesti suuria tehoja ja volyymejä tarvitseva meriliikenteen käyttö satamissa tarvitsevat oikein mitoitettua ja oikea-aikaisesti toteutettua kansallista ja alueellista sähkönjakelun runkoverkkoa. Energiaverkot kuuluvat työ- ja elinkeinoministeriön toimialaan, mutta kansallinen jakeluinfraohjelma voisi toimia liikennesektorin tarpeiden kokonaiskuvan ja toteutuksen varmistuksen sektorikohtaisena viitekehysenä.

Turvallisuusteemoissa ja koulutuksessa on puolestaan kaikille läpileikkaavia tarpeita ja elementtejä. Yhteistä koulutusta voidaan järjestää eri liikennemuodoille esim. uusien polttoaineiden turvalliseen käsittelyyn kuten bunkraukseen, mikä palvelisi yhtäläisesti satamatoimintojen, alusten, kumipyörä- tai terminaalijakelijoiden tarpeita ja niiltä tarvittavaa yhteistyötä.

Tarnanen-Sariola Kirsti
Suomen Satamat ry