Suomen Satamaliitto
Finlands Hamnförbund

9.3.2022

Eduskunnan Valtiovarainvaliokunta, liikennejaos

Kirjallinen kuuleminen 10.3.2022 käsittelyyn

U 16/2022 EU:n liikenteen TEN-T -suuntaviiva-asetus

Suomen Satamaliitto ry haluaa nostaa esille seuraavaa:

EU:n TEN-T liikennepolitiikka satamien näkökulmasta

- kattavan verkon laajuus ja kriteerit
- TEN-T satamaverkon kehittäminen ja rahoitus
- satama multimodaaliterminaalina
- verkon verkko-olemus vahvistuu
- valtioneuvoston kanta

TEN-T satamaverkon laajuus ja kriteerit

Komission esitys pudottaa kattavalta verkolta kaksi merisatamaa ja yhden teollisuussataman yhtiön omasta toivomuksesta. Toisaalta esitys nostaa kattavalle verkolle kaksi uutta merisatamaa, Inkoon ja Tornion sekä ensimmäistä kertaa kaksi sisävesisatamaa, Lappeenrannan ja Joensuun. Neste Oyj:n yhtiön omaan liikenteeseen tarkoitettu satama Porvoossa (Kilpilahti) on yhtiön omasta pyynnöstä poistettu TEN-T kattavasta verkosta.

Suomen Satamaliiton hallitus on linjannut alan näkemykseksi sen, että nykyisten kattavan verkon satamien tulisi – niin halutessaan – säilyttää asemansa verkossa. Satamat ovat tehneet vuosien ajan erilaisia investointeja vastatakseen TEN-T -asemaan kytkeytyviä lainsäädäntövelvoitteita.

Nykyinen TEN-T suuntaviiva-asetus (samoin kuin uusi esitys) ei tunnista riittävästi satamien uusia teollisia rooleja ja nojaa tarpeettoman yksisilmäisesti satamien liikennevolyymeihin. Useilla satamayhtiöillä on omiin liiketoimintastrategioihin nojaavia suunnitelmia mm. puhtaiden ja vähähiilisten

polttoaineiden tuonnissa, viennissä, tuotannossa, jakelussa tai muissa energiamurrokseen liittyvissä rooleissa.

Erityisesti Suomen satamissa, joissa toimintaa harjoitetaan osakeyhtiömuodossa ja siten oikeudelliseen ja taloudellisiin velvoitteisiin vastataan yksityisoikeudellisesti, toimintaympäristön oikeudellinen ennustettavuus tulisi turvata TEN-T uudistuksen yhteydessä.

Lisäksi Satamaliitto tukee Suomen valtion tavoitetta saada uusi ydinverkon satama nimetyksi pohjoiseen nykyisten (Helsinki, HaminaKotka, Turku ja Naantali) ohella. Ruotsissa on entuudestaan ydinsatama pohjoisessa (Luulaja) ja Norjalle komission esityksessä ehdotetaan Narvikin satamaa.

TEN-T verkon kehittäminen ja rahoitus

TEN-T verkon satamat, erityisesti ydinverkon satamat, ovat Suomessa menestyneet liikenteen yhteisrahoituksen CEF-rahoitushauissa päättyneellä rahoituskaudella. CEF2 -rahoitusinstrumentin suuruus ja peruslinjaukset on päätetty aiemmin ja nykyinen rahoituskausi 2021-2027 on käynnissä. Rahoituksen uudelleensuuntaamista ja liikenteen kokonaisrahoitusta tulee nostaa heti kun TEN-T asetus on viimeistelty.

Ainakin seuraavat näkökulmat on syytä nostaa tarkasteluun:

- satamien ja kaupunkisolmukohtien asemaa vahvistetaan TEN-T -esityksessä – kuitenkin uudet vuoden 2040 investointitavoitteet koskevat vain käytäviä, jolloin verkko-ominaisuutta vahvistavien investointien suhteellinen rooli pienenee
- perustellusti voidaan kysyä, onko liikenteen kokonaisrahoitus CEF2-instrumentissa riittävä liikenteelle sälytettyyn päästövähennysrooliin ja Green Deal -tavoitteiden toteutumiseen nähden
- Suomen kansallinen elpymis- ja palautumisohjelma ei sisällä käytännössä mitään infrasturktuurin ylipäätään taikka satamien energiainfran kehittämiseen tähtäävää
- satamien(kin) infrasturktuuri-investointien toteuttamiseen tarkoitetun kaksoiskäyttöisen Military Mobility -rahoitusinstrumentin kokonaismäärää tiputettiin 30%:iin komission esityksestä ja nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa kriittisen infrastruktuurin resilienssin merkitys ja tarve tunnistetaan aiempaan vahvemmin
- Perustettu uusi rakenne, eurooppalainen merenkulkualue, European Maritime Space EMS stabiloi myönteisellä tavalla meriliikenteen ja satamien investointien EU-yhteisrahoitusmahdollisuuksia
- Suomessa on laaja satamaverkko, jota on tarpeen kehittää kokonaisuutena – ydinsatamien ohella kattavan verkon satamat kehittyvät mm. maasähköinvestointien ja sataman perusinfran kehittämiseksi. Kansallinen LJS12 suunnitelman satamien infrainvestointeihin suunniteltu resurssointi valtion budjetissa ei vastaa satamien omien infrainvestointisuunnitelmien tasoa (Traficomin selvitys 1/2021)

9.3.2022

- Kaikkinensa on tervetullutta, että kattavan verkon satamien investointeihin avautuu aiempaa laajemmin EU-rahoitusmahdollisuuksia
- Maapuolen infrasturktuuri-investoinneissa tulee jatkaa periaatetta, jonka mukaan valtio vastaa omista investoinneistaan ja satama sataman sisällä tapahtuvista investoinneista (mm. raiteita koskevat investoinnit)
- U-kirjeessä tarpeettomasti kyseenalaistetaan Inkoon Satamaan vuoteen 2050 mennessä rakennettavan noin 5 km:n luokkaa olevan pistoraiteen rahoitus vain sillä perusteella, ettei Väylävirasto ole sitä entuudestaan kansallisessa suunnittelussa tunnistanut. Satamayhtiö vastaa sataman sisäisten raiteiden investoinneista ja valtio sataman ulkopuolisista raideinvestoinneista.

Satamat multimodaaliterminaaleina

TEN-T suuntaviiva-asetus tuo uusia tavoitteita ja kriteerejä raideinfrastruktuuriin ja raideliikenteeseen. Satamien sisällä olevista raiteista vastaavat satamayhtiöt. Satamien raiteet ovat EU:n raidelainsäädännössä ns. palvelupaikkoja, ei raideliikennettä.

Esitys kaipaa vielä yksityiskohtien selvittämistä liittyen satamien raiteiden ja valtakunnallisen raideliikenteen yhteensovittamiseen. Ensi silmäyksellä mm. junan pituudelta edellytetty 740 metrin pituus edellyttää joustavuutta, mikäli määräys osoittautuisi satamia velvoittavaksi.

Satamat – niin merisatamat kuin sisävesisatamat – katsotaan asetusesityksen mukaan multimodaaliterminaaleiksi.

Satamiin kohdistuu lisäksi asetusesityksen nojalla vaatimus raskaan liikenteen sähkölatausinfrasturktuurin rakentamisesta. On tärkeää huomata, että sataman alueelle ei ole (turvallisuussyyt) avointa pääsyä, joten julkisia latauspisteitä ei voi sijoittaa sataman sisälle, mutta hyvinkin ulkopuolelle luontevalla sijainnilla.

Verkko-olemus vahvistuu

TEN-T esityksessä on paljon myönteistä liittyen satamiin. Verkon verkko-olemus ja solmukohtien tunnistaminen (myös kaupunkisolmukohdat) on myönteistä. Satamien kohdalla tunnistetaan niiden rajat ylittävä luonne.

EU-yhteisrahoitusmahdollisuudet kasvavat satamille ja erityisesti Suomen kaltaisessa satamamarkkinassa, koska TEN-T -asetusesityksen myötä liikenteen rahoitusohjelmien kannalta hyväksyttäviä olisivat kahden kattavan verkon kesken toteutetut meriyhteyksien vahvistamiseen tähtäävät infrasturktuuri-investoinnit sekä saman jäsenvaltion sisällä toimivan kahden tai useamman sataman kesken toteutetut hankkeet voivat olla tukikelpoisia. Lisäksi esitys tunnistaa satamien uusia rooleja mm. talouden energiamurroksessa.

9.3.2022

Valtioneuvoston kanta

1. VN päivittää kantaansa satamien osalta. Valtioneuvosto pitää keskeisenä ja vaikutta aktiivisesti sen puolesta, että Suomen nykyiset kattavaan verkkoon sisältyvät (yleis) satamat säilyttävät asemansa. / …. / Samalla valtioneuvosto näkee tärkeänä jatkaa vaikuttamista sen puolesta, että ydin- ja kattavaa verkkoa voitaisiin laajentaa Suomen satamien osalta.

   Suomen Satamaliitto ry tukee Suomen valtioneuvoston kantaa kattavan verkon laajuuden osalta sekä siltä osin, että Suomeen mahdollistettaisiin uusi ydinverkon satama pohjoiseen. Satamaliitto kannattaa myös kaupunkisolmukohtien määrittelyä esityksen mukaisesti (yli 100.000 asukasta).

2. Lisäksi Satamaliitto tukee VN:n näkemystä siitä, ettei TEN-T -asetuksella tule luoda AFIR -asetukseen verrattuna uusia velvoitteita vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelemiseksi. Satamiin ei ole vapaata pääsyä eikä sen johdosta voi ajatella, että TEN-T -asetuksella velvoitettaisiin rakentamaan sataman sisälle raskaan liikenteen sähköjakeluinfrastruktuuria.

3. Valtioneuvoston kannan U-kirjeessä tarpeettomasti kyseenalaistetaan Inkoon satamaan vuoteen 2050 mennessä rakennettavan noin 5 km:n luokkaa olevan pistoraiteen rahoitus vain sillä perusteella, ettei Väylävirasto ole sitä entuudestaan kansallisessa suunnittelussa tunnistanut. Satamayhtiö vastaa sataman sisäisten raiteiden investoinneista ja valtio sataman ulkopuolisista raideinvestoinneista

SUOMEN SATAMALIITTO RY

Annaleena Mäkilä