

29.9.2024

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta**Asia:** U 37/2024 vp - käsittely liikenne- ja viestintävaliokunnassa 1.10.2024**Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta maa- ja multimodaaliliikennettä koskevien valtioneuvoston päätösten suuntaviivoiksi ja ehdotuksesta komission asetukseksi tiettyjen raide-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alan tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perusso-
pimuksen 93, 107 ja 108 artiklan mukaisesti***Yleistä*

Suomen Satamat ry. kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa. Suomen Satamat pitää yleisesti ottaen hyvänä ehdotuksen tavoitteita eli valtioneuvoston päätösten kehittämistä ja tehostamista ja liikenteen vihreän siirtymän edistämistä liikennemuutosiirtymää tukemalla. Suomen Satamat ry keskittyy lausunnossaan ehdotuksen multimodaali- ja sisävesiliikennettä käsitteleviin osiin.

Multimodaaliliikenne

Ehdotus mahdollistaa tuen suuntaamisen multimodaaliliikenteen infrastruktuurin kehittämisen investointeihin, esimerkiksi multimodaaliterminaalien rakentamiseen ja parantamiseen. Euroopan satamat voivat hyötyä uusista investointitukimuodoista, kuten multimodaalisten rakenteiden kehittämiseen myönnettävästä tuesta. Ehdotetuilla muutoksilla mahdollistetaan taloudelliset kannustimet ja madalletaan esteitä uusien, innovatiivisten palvelujen rakentamiselle. Ehdotukseen sisältyvät kirjaukset ovat kannatettavia myös Suomen satamien näkökulmasta. Euroopan satamissa, ml. Suomi, on seuraavan kymmenen vuoden aikana valtavat, yhteenlaskettuna 80 miljardin euron investointitarpeet, joista iso osa (24 %) liittyy puhtaan siirtymän oikea-aikaiseen toteutukseen, 4 % multimodaalirakenteiden kehittämiseen ja 4 % satamien digitaalisten ratkaisujen kehittämiseen (lähde: ESPO).

Suomen tulee toimia aktiivisesti rahoitusmahdollisuuksien turvaamiseksi EU:ssa osana monivuotisen rahoituskehityksen valmistelua, ottaen huomioon satamien investointitarpeet toisaalta meriliikenteen ja koko yhteiskunnan puhtaan siirtymän, toisaalta sotilaallisen liikkuvuuden, mahdollistajina. Lisäksi satamien osalta toivotaan kansallisesti päätöksiä meriliikenteen päästökauppatulojen kohdentamisesta siten, että niillä osaltaan mahdollistetaan satamien investoinnit, jotka ovat välttämättömiä meriliikenteen vähäpäästöisten polttoaineiden jakeluinfraan oikea-aikaiselle kehittämiselle.

Huomioita sisävesiliikennettä koskien

Suomen Satamat ry pitää hyvänä, että ehdotus sisältää mahdollisuuden tuki-instrumentin käytön myös sisävesiliikenteelle. Asetusehdotukseen sisältyy mahdollisuus osoittaa tukea sisävesiliikenteen uusialuehankintoihin ja aluskannan modernisointiin, mikä on tervetullut ehdotus.



Suomessa Saimaan liikenne on hiljentynyt Venäjän Ukrainan hyökkäyssodan seurauksena, ja nyt järvialueella liikennöi pääasiassa sisäistä liikennettä. Toimiva sisävesiliikenne näyttlee kuitenkin merkittävää roolia mm. metsäteollisuuden raaka-ainekuljetuksissa ja tässä nähdään myös kasvupotentiaalia. Sisävesikuljetukset on jo nykyisellään vähäpäästöinen vaihtoehto, mutta uudemmalla aluskalustolla päästöjä pystytään vähentämään entisestään. Laivakannan modernisointi mahdollistaisi myös monipuolisemmat kuljetukset, esimerkiksi intermodaalisten kuljetusten kehittämisen sisävesi- ja merisatamien välillä.

Suomen sisävesiverkostolta kaksi satamaa, Lappeenranta ja Joensuu, ovat TEN-T –kattavan verkon satamia. Viime aikoina Vuoksenvesistön merkitys huoltovarmuuden ja turvallisuuden näkökulmasta on kasvanut sen tarjotessa vaihtoehtoisen kuljetusreitistön. Saimaan liikenteen kehittämismahdollisuuksia onkin tarve tarkastella strategisesti, huomioiden erikseen satamien kehittäminen, vihreän siirtymän edistäminen ja infrastruktuurin ja takamaayhteyksien parantaminen. Kehittämistoimet ovat riippuvaisia EU- ja kansallisen rahoituksen saatavuudesta. Myös kansallisen tuen mahdollistava sääntelykehikko on siksi tervetullut edesauttaamaan sisävesiliikenteen kehittämistä. Sen ohella, että Suomessa vaikutetaan aktiivisesti Euroopan Unionin monivuotisen rahoituskehiksen valmisteluun liikennejärjestelmän kansalliset tarpeet huomioiden, on paikallaan harkita kansallisia toimia, joilla sisävesiliikenteen toimintaedellytyksiä kestäväenä kuljetusmuotona voidaan parantaa. Erityisesti vihreän siirtymän edellyttämät alusinvestoinnit ovat sisävesiliikenteessä haaste, joihin ala kaipaa tukea.

Suomen Satamat ry
Piia Karjalainen
Toimitusjohtaja