Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

26.5.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

ASIA: VNS 3/2021 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2022-2025

Suomen Varustamot ry:n lausunto

Suomen kilpailukyky sekä yhteiskunnan toimivuus ja huoltovarmuus ovat riippuvaisia toimivista ja täsmällisistä merikuljetuksista kaikissa oloissa.

Merenkulun työvoimakustannustuen hallinnollinen keventäminen

Valtiovarainministeriö julkaisi yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa vuonna 2019 raportin "**Edellytyksistä merenkulun nettopalkkajärjestelmälle Suomessa".** Raportissa on selvitetty edellytykset kehittää merenkulun työvoimakustannustukea Suomessa Pohjoismaiseen suuntaan. Raportti päätyi malliin, jossa on yhdistetty Ruotsin nettopalkkajärjestelmän piirteitä Suomen voimassa olevaan tukijärjestelmään. Ruotsin mallin mukaisesti Suomessakin olisi raportin mukaan mahdollista merimiesten palkkaverojen osalta siirtyä järjestelmään, jossa työnantaja perii palkkaverot, mutta ei tilitä niitä verottajalle. Poiketen Ruotsin mallista työnantajan muut eläke- ja sosiaaliturvaan liittyvät maksut palautettaisiin kuten nykyäänkin varustamoille jälkikäteen, mutta raportin mukaisesti nopeammin kuin nykyisin (tänään palautus 6- 9 kuukauden viiveellä,, uudessa tukimallissa 1 kuukauden viiveellä). Valtiovarainministeriön raportissa todetaan, että tämä uusi tukimalli helpottaisi pienten ja keskisuurten lastialusvarustamoiden tilannetta vahvistamalla niiden kassavirtoja ja likviditeettiä. Uusi tukimalli olisi myös hallinnollisesti kevyempi varustamoille.

EU-päästökaupan laajentaminen merenkulkuun lisää kustannuksia

EU valmistelee parhaillaan päästökaupan laajentamista merenkulkuun. Tämä tulee väistämättä nostamaan logistisia kustannuksia. LVM:n arvion mukaan päästökauppa nostaa nykyisellä päästöoikeuden hinnalla merilogistiikan kustannuksia noin 220 miljoonaa euroa/v. Lisäksi Suomen maantieteellinen sijainti, riippuvuus merikuljetuksista sekä vaativat talviolosuhteet asettavat Suomen eriarvoiseen asemaan verrattuna muihin Euroopan maihin. **Kilpailukyvyn ja talviolosuhteiden huomioiminen merenkulun päästökaupassa ja merenkulun kansainvälisessä sääntelyssä tulisi olla yksi keskeisimpiä toimenpiteitä kustannustehokkaiden kansainvälisten yhteyksien varmistamisessa.**

Meriliikenteen v**äylämaksujen puolituksen jatkaminen**.

Täsmällisen ja sujuvan talvimerenkulun edellytyksenä on hyvin jäissä kulkevat, kaikissa oloissa Suomen merikuljetuksiin käytettävissä olevat jäävahvistetut alukset.

Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

Merenkulun sisällyttäminen EU päästökauppaan tulee nostamaan merilogistiikan kustannuksia merkittävästi. Samanaikaisesti väylämaksun korottaminen olisi kestämätöntä.

Väylämaksua ei tulisi korottaa nykyisestä tasosta suunnittelukaudella. Esitämme väylämaksun puolituksen jatkamista suunnittelukauden loppuun asti. Pidämme myös tärkeänä, että väylämaksun perusteissa säilyy jääluokkaporrastus sekä käyntikertaleikkuri, jotka osaltaan toimivat kannusteena siihen, että Suomella on jäissäkulkukykyisiä, jäävahvistettuja rahti- ja matkustaja-aluksia ympärivuotisessa liikenteessä varmistamassa luotettavat ja turvalliset merikuljetukset kaikissa oloissa.

Uusien jäänmurtajien hankintaa ei tulisi rahoittaa korottamalla väylämaksuja tulevaisuudessa.

<u>Ilmastonmuutoksen hillintä ja kasvihuonekaasujen vähentäminen</u>

Valtioneuvosto teki 6.5 periaatepäätöksen meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistoimista. **Suomen Varustamot pitää tärkeänä, että periaatepäätöksessä kirjatut kannusteet vähäpäästöisen merenkulun vauhdittamiseksi toteutetaan ripeällä aikataululla. Keskeisimpiä toimenpiteitä ovat ympäristöinnovaatiotuki olemassa oleviin aluksiin ja uudisrakennuksiin, tutkimus- ja innovaatiorahoitus merenkulun uusiin polttoaineisiin sekä maasähkön verotuksen siirtäminen alimpaan sähköveroluokkaan.**

Merikuljetukset ovat ympäristöystävällisin kuljetusmuoto erityisesti suuria tavaramääriä kuljetettaessa. Tärkeää on, että uusien ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra on riittävän laaja ja tukee siirtymistä kohti hiilineutraalia meriliikennettä.

EU-komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa todetaan, että sisävesikuljetusten ja lähimerenkulun osuutta tulee EU:ssa kasvattaa 25 % vuoteen 2030 mennessä ja 50 % vuoteen 2050 mennessä. Tämän takia Suomessa tulisi kannustaa eri toimenpitein lastien siirtämiseen maantiekuljetuksista merikuljetuksiin. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää siihen, että merenkulkuun kohdistettavat EU:n mahdolliset markkinaehtoiset päästövähennystoimenpiteet ja kansalliset merenkulun maksut kannustavat merikuljetuksiin, eivätkä johda kulkumuotosiirtymään köliltä kumipyörille**. Vastaavasti Suomen tulisi vaikuttaa siihen, että EU-rahoitusta kohdennetaan vähäpäästöisen merenkulun vauhdittamiseen ja aluskannan uudistamiseen**.

Helsinki,26.5.2021

Suomen Varustamot ry

Hans Ahlström

Varatoimitusjohtaja