Suomen Varustamot

LAUSUNTO 08.09.2025

Eduskunnan Liikenne- ja viestinävaliokunta

Asia: E 37/2022 vp Valtioneuvoston selvitys: Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä käytävät neuvottelut taloudellisista ohjauskeinoista kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi kansainvälisessä merenkulussa

Suomen Varustamot (”SV”) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuun asiaan.

Pääpiirteissään SV pitää Suomen kantaa hyvänä ja oikean suuntaisena. Haluamme kuitenkin nostaa esiin seuraavia asioita:

SV ja varustamoiden kansanvälinen kattojärjestö tuki keväällä 2025 IMO:n meriympäristön suojelukomiteassa alustavasti hyväksytyn IMO:n nettonolla sääntökehyksen lakitekstit. Varustamot kannattavat edelleen tämän kompromissi lakitekstin sisällyttämistä MARPOL yleissopimukseen mutta katsovat että **on ehdottoman välttämätöntä muuttaa MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI 39.3 säännön säädöstekstiä**, joka on tällä hetkellä kirjattu siten, että "alukset **voivat** saada rahastosta tukea päästöttömien ja lähes päästöttömien polttoaineiden käyttöön". **Varustamoiden mielestä säännön säädöstekstin sana "voivat"** [may] **tulisi korvata sanalla "pitää"** [shall]**.** Huolena on että ”voivat” ei ole riittävän voimakas sanamuoto rakentaakseen luottamusta varustamoissa ja merenkulkualan sidosryhmissä sekä polttoainetta tuottavassa teollisuudessa että hyväksyttyjen nolla – ja lähes nolla päästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä tullaan tukemaan myös taloudellisesti, kuten säädöskehyksessä on sovittu.

Varustamoiden ja **SV:n kanta on, että IMO rahaston varat, jotka ovat yksittäisten alusten ja yksittäisten varustamojen rahastoon maksamia rahoja, tulisi ensisijaisesti käyttää taloudellisen kannusteiden maksamiseen päästöttömiä ja lähes nollapäästöisiä polttoaineita käyttäville aluksille**. Taloudellista tukea tarvitaan fossiilisten, päästöttömien ja lähes päästöttömien polttoaineiden energiakustannusten eron tasoittamiseksi, kaikkialla myös kunniahimoisissa kehittyneissä länsimaissa. **SV esittää poistettavaksi sana *”ensisijainen”* ja lisättäväksi sana *”myös”* valtioneuvoston kantaan**, jolloin lause kirjoitettaisiin *”Valtioneuvosto pitää rahaston varojen käyttöä ~~ensisijaisesti~~ meriliikenteen käyttövoimasiirtymän mahdollistamiseksi kehittyvissä saarivaltioissa ja vähiten kehittyneissä maissa myös perusteltuna”*

SV toivoisi valtioneuvoston kannassa selkeämpää kannanottoa, ettei Suomi hyväksy kansanvälisessä meriliikenteessä päällekkäistä sääntelyä eikä sitä, että samoista päästöistä makseta kahteen kertaan. Asia on elintärkeä SV jäsenvarustamoille ja ulkomaankauppaa harjoittavien Suomalaisten yrityksien kilpailukyvyn kannalta.

SV:n jäsenyritysten alusten meriliikenteestä yli 82% on tällä hetkellä EU:n päästökaupanpiirissä, alukset ovat lähinnä kansanvälisessä meriliikenteessä kahden tai useamman EU jäsenmaan sataman välillä. Sopeuttamalla tai muuttamalla EU:n meriliikenteen alueellinen päästövähennyssääntely EU:n sisäiseksi, tarkoittaen alueellinen sääntely koskisi ainoastaan laivamatkoja EU satamien välillä ei auta, koska nämä laivamatkat laskettaisiin silti kuuluvaksi mukaan IMO:n nettonolla sääntökehykseen koska kyseessä on kansanvälinen merimatka. Suurin osa Suomen ulkomaankaupan merikuljetuksista tapahtuu ensisijaisesti kahden EU jäsenvaltion sataman välillä, ja erittäin vähän merirahtia kuljetaan suoraan Suomen satamasta satamiin kolmansiin maihin. Merimatkat suoraan kolmansiin maihin, olisivat tällöin sellaisen EU alueellisen sääntelyn ulkopuolella sopeuttamisen jälkeen. Muut EU jäsenmaat eivät kärsisi Suomen tavalla koska heidän

satamistaan kuljetetaan paljon enemmän merirahtia suoraan kolmansiin maihin. Tätä huolta olemme myös esittäneet komissiolle. **SV on globaalin päästövähennyssääntelyn kannattaja, kansanvälisessä meriliikenteessä ainoastaan tämä mahdollistaa tasapuoliset kilpailuedellytykset kaikille**.
Merikuljetuksista riippuvainen Suomi ja meidän yritysten taloudellinen kantokyky ei kerta kaikkiaan kestä, että meriliikenteessä maksetaan samoista päästöistä kahteen kertaan. Varustamoissa ollaan nyt jo ylikuormittuneita kaikesta hallinnollisesta työstä mitä liittyy meriliikenteen ja yritysten päästövähennysääntelyn raportoimiseen.
SV sekä varustamoiden kattojärjestöt ovat pyytäneet EU komissiota purkamaan tai korvaamaan meriliikenteen alueellinen päästövähennyssääntely (EU ETS ja FuelEU Maritime) kun IMO:n kunniahimoinen nettonolla sääntökehys on sisälletty MARPOL yleissopimuksen. Mikäli syksyllä järjestettävässä ylimääräisessä IMO kokouksessa päätetään, ettei IMO:n nettonolla sääntökehys sisällytetä MARPOL yleissopimukseen, tällöin varustamoelinkeinossa ollaan erittäin huolissaan. Uskomme vahvasti, että tällöin alueellinen päästövähennyssääntely maailmalla ainoastaan kasvaa. Tämä kehitys tapahtuu myös, tilanteessa missä EU:ssa ei pureta meriliikenteen alueellista päästövähennyssääntelyä. Tiedossa on jo useita kansallisia sääntely aloitteita maailmalla missä pyritään saaman meriliikenteen aluksia maksamaan kasvihuonekaasupäästöistä ja päästömaksuja, jotka eivät palaudu tukemaan puhdasta siirtymää meriliikenteessä. Asia on hyvin ongelmallinen laivayhtiöille kansanvälisessä meriliikenteessä varsinkin aluksille hakurahtimarkkinoilla, jotka joutuisivat useamman valtion sääntelyn kohteeksi, jolloin liiketoiminta muuttuisi mahdottomaksi. SV:ssa emme voi tukea tällaista kehitystä ja siksi **kannatamme, että kaikki IMO:n jäsenmaat, varsinkin MARPOL yleissopimuksen liitteen 6 sopimusosapuolet äänestävät nettonolla sääntökehyksen puolesta lokakuun IMO kokouksessa.**

SV pitää tärkeänä valtioneuvoston kannassa, että jatketaan aktiivisin toimin vaikuttamaan, että jäissä kulkevien ja jäävahvistettujen alusten erityispiirteet huomioidaan myös IMO:n nettonolla sääntökehyksen tarkentavissa ohjesäännöissä. SV on myös omalta osalta osallistunut tähän työhön ja toivommekin että olemme onnistuneet saamaan varustamoiden kansanvälinen kattojärjestöä tukemaan tätä teknistä yksityiskohtaa kuten aikaisimmissa sääntökehyksissä, kun nettonolla määräyksen ohjesäännöt tarkentuvat.

Suomen Varustamot
Mats Björkendahl