Suomen Varustamot

LAUSUNTO 09.09.2025

Eduskunnan Suuri valiokunta

Asia: E 37/2025 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi annetun asetuksen (EU) 2021/1119 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki)

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

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

Pidämme tärkeänä että lokakuun IMO:n meriympäristösuojelukomitea kokouksen jälkeen kun on päätetty sisällyttää kunniahimoinen IMO:n nettonolla sääntökehys MARPOL – yleissioumukseen että sen täytäntöönpano alkaa suunnitellusti vuonna 2028. Mikäli IMO hyväksyy globaalin taloudellisen ohjauskeinon, tulee EU:n luopua meriliikenteen alueellisesta päästövähennyssääntelystä. Toivomme että IMO:n vuonna 2023 kasvihuonekaasustrategiassa asetetut päästövähennystavoitteet vuosille: **2030** (-20%..-30%) , **2040** (-70%..-80%) ja **2050** (-100%) ovat rittävivä myös EU:lle. **Esitämme valtioneuvoston kantaan lisättäväksi ettei komissio esittäisi meriliikennettä sisällytettäväksi 2040 vuoden 90% päästövähennys tavoitteeseen ja/tai uusien päästövähennystavoitteiden esittämisestä EU:n meriliikenteelle.**

Muistutamme että kansanvälisen meriliikenteen ja lentoliikenne kasvihuonekaasupäästöt edustavat yhdessä kuitenkin ainoastaan noin 2% globaalisista ja 3% tai 4% Euroopan kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja Euroopassa vain noin 12% liikennesektorin vuosittaisista kasvihuonekaasupäästöistä. Samaan aikaan kansanvälinen meriliikenne huolehtii noin 90% maailmankaupan ja 75% Euroopan ulkomaankaupan sekä 31% euroopan sisämarkkinoiden kuljetustarpeista.

Kannatamme esitettyä muutosta eurooppalaiseen ilmastolakiin ja 90% nettonollapäästövähennytavoiteen asettamista vuodelle 2040. **Kunnoitamme** ilmastomuutoksen torjunnassa eurooppalaisten valtioiden korkeaa kunniahimoa, mutta yritysten näkökulmasta katsottuna **valtioiden kunniahimoa ja päästövähennystavoitettakin tärkeämpää on erilaiset politikkatoimet (tuet ja kannustimet) kansallisella tasolla**.
Yritysmaailmassa ympäristöasioiden lisäksi vastuullisuuteen kuuluu aina jatkuva huolehtiminen omasta kilpailukyvystään ja kannattavuudesta. Kaikilla sektoreilla mutta varisinkin meriliikenteessä päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edelyyttää lähivuosina merkittäviä investointeja uusiin lähesnolla ja nollapäästöisiin aluksiin ja isoja investointeja olemassa olevaan tonnistoon. **Suomalaiset varustamot tunnetaan laajasti vastuullisina toimijoina sekä edelläkävijöinä uusien päästöjä vähentävien teknologioiden ja digitaalisten ratkaisujen käytttöönotossa, mutta jos vaihtoehtoisia polttoaineita ei ole saatavilla riittävästi kilpailukykyiseen hintaan, investoinnit eivät ole taloudellisesti kannattavia**.
Suomalaiset laivayhtiöt ovat vastuulllisia toimijoita mutta korostamme että myös heidän taloudellinen riskinkantokyky on rajallinen.

Muistutamme, Draghin raportin mukaan merenkulun energiasiirtymään tarvitaan 40 miljardin euroon vuosittaiset investoinnit vuosien 2031 ja 2050 välillä. Yritykset eivät yksin pärjää investointihaasteista puhtaan energian siirtymässä ja tarvitsevat käyttötarkoituksiin räätälöityjä rahoitusmekanismeja ja taloudellista tukea. **Puhtaiden meriliikennepolttoaineiden toimitusketjun rakentaminen Euroopassa on meriliikenteessä prioriteetti kansanvälisen meriliikenteen päästötavoitteidensa saavuttamiseksi** mutta yleisesti myös Euroopalle ilmastotavoitteidensa saavuttamiseksi koska olemme riippuvaisia meriliikenteestä.

EU:n on vuoden 2040 ja sen 90% päästövähennystavoitteella lähetettävä vahva signaali teollisuudelle yhdistämällä ilmastotavoitteet kasvihuonekaasustrategiaan ja ottamalla käyttöön työkaluja, jotka skaalaavat puhtaan energian käyttöä, luovat varmuutta ja vahvistavat Euroopan asemaa vihreän merenkulun globaalina edelläkävijänä.

Meriliikenteen näkökulmasta Euroopan päästävähennys tavoitteiden saavuttamiseksi edellyttää useita toimia europan tasolla esim:

- Nopeaa käyttöönottoa kaikille 20 miljoonaa päästöoikeuksille jotka ovat innovaatiorahastossa korvamerkitty merenkululle;
- **Vahvaa kestävän liikenteen investointisuunnitelmaa, joka vähentää investointiriskiä vihreän polttoaineen tuotannossa ja infrastruktuurissa**
- Kauppa-alusten hiilidioksidin talteenotto- ja varastointiteknologioiden (OCCS) tunnustamista ja kannustimia osana EU:n teollista hiilen hallintastrategiaa ja tulevissa FuelEU Maritime - ja EU ETS järjestelmän uudelleen tarkistuksissa, mikäli päädytään tilanteeseen joss EU ei luovu kansanvälisen meriliikenteen päästövähennyssääntelystä.

Viimeisenä korostaisimme kansallisten kannustintoimien tärkekyttä

Suomen riippuvuus merikuljetuksista on korostunut entisestään nykyisessä ulko- ja turvallisuuspoliittisessa tilanteessa. Samaan aikaan meriliikenteessä siirrytään kohti hiilineutraaleja kuljetuksia, jotka tuovat mukanaan merkittäviä kustannusnousuja ulkomaankauppaa käyville yrityksille. Puhtan energian siirtymässä kestävien polttoaineiden tarjontaa tulee lisätä kansallisesti myös meriliikenteelle ja tasoittaa hintaeroa fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna. **SV ja Elinkenoelämän-keskusliitto (“EK”) on esittänyt että fossiilittomien polttoaineiden saatavuuden parantamiseen ja hintaeron kaventamiseen tulisi valmistella kansallinen menettely, joka voidaan rahoittaa meriliikenteen päästökauppatuloilla**.

Suomen Varustamot
Mats Björkendahl