Suomen Varustamot

LAUSUNTO 14.09.2026

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: K 16/2026 vp Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2026

SV kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuun asiaan.

Fossiilisista polttoaineista irtautuminen ja huoltovarmuuden vahvistaminen ovat keskeinen osa kansallista turvallisuus-, huoltovarmuus- ja talouspolitiikkaa. Valtioneuvoston ilmastovuosikertomuksessa 2026 meriliikenteen kriittistä merkitystä Suomen ulkomaankaupalle ja huoltovarmuudelle ei kuitenkaan käsitellä. Suomi on toiminnallisesti saari, jonka vienti- ja tuontikuljetuksista valtaosa tukeutuu merenkulkuun. Meriliikenteen toimintaedellytysten ja huoltovarmuuden turvaaminen on asetettava ilmastopolitiikan kokonaisuudessa tasavertaiseen asemaan tieliikenteen ja energiasektorin rinnalle.

Valtioneuvoston ilmastovuosikertomuksessa meriliikenteen päästövähennykset nojaavat lähes yksinomaan EU:n yleiseen päästökauppaan (ETS1), johon meriliikenne sisällytettiin vuodesta 2024 alkaen. Pelkkä EU-tason päästöoikeuksien luovutusvelvoitteisiin tukeutuminen ei yksin luo riittäviä edellytyksiä merenkulun vihreälle siirtymälle. Ilmastovuosikertomus ei sisällä konkreettisia kansallisia toimenpiteitä Suomen lipun alla purjehtivien alusten kilpailukyvyn turvaamiseksi tai päästövähennysten vauhdittamiseksi

Meriliikenteeseen kohdistuu lähivuosikymmeninä poikkeuksellinen vähähiilistymispaine EU:n päästökaupan (EU ETS) ja FuelEU Maritime -asetuksen johdosta. Meriliikenteen suurin haaste on vaihtoehtoisten polttoaineiden rajallinen saatavuus sekä kestävien ja synteettisten polttoaineiden (RFNBO) korkea hinta. Korkeamman hinnan vuoksi sähköpolttoaineiden tuotanto ei käynnisty nykytilanteessa riittävässä mittakaavassa pelkästään markkinaehtoisesti

Meriliikenteen päästökauppatulojen palauttaminen
Suomalaisten varustamoiden maksamat meriliikenteen päästökauppakustannukset (noin 100 miljoonaa euroa vuodessa) tulee kohdentaa täysimääräisesti tukemaan hiilineutraalien meriliikennepolttoaineiden tuotantoa ja hintakuilun kaventamista 10 vuoden siirtymäajaksi. Tämä on linjassa komission 17 heinäkuuta 2026 julkaisemansa EU ETS -muutosesityksen kanssa, jossa edellytetään vähintään 50 prosentin huutokauppatulojen ohjaamista mm merenkulun ja ilmailun dekarbonisaatioon sekä satamainfrastruktuuriin Suomen Varustamoiden ja SWECOn teettämän selvityksen mukaan aktiivinen investointi kansalliseen tukimekanismiin, jolla polttoaineiden hinnaneroa tasoitetaan, johtaisi Suomessa noin 60 prosenttia pienempiin kokonaiskustannuksiin seuraavan kymmenen vuoden aikana verrattuna passiiviseen skenaarioon, jossa merilogistiikan suorat kustannusnousut heikentäisivät suomalaisten yritysten globaalia kilpailukykyä.

SV pitää myös tervetulleena EU komission ehdotusta uudesta kestävien meriliikenteen polttoaineiden ja nollapäästöisten käyttövoimateknologioiden käyttöönottoa tukevasta mekanismista vuosille 2028–2040, tämä ehdotus on askelma oikeaan suuntaan. SV jakaa samalla valtioneuvoston huolen siitä, että 110 miljoonan päästöoikeuden määrä ei välttämättä riitä vastaamaan merenkulun investointitarpeisiin. SV painottaa kuitenkin, että EU-tason tukimekanismi ei yksinään riitä luomaan riittävää kannustetta uusiutuvien polttoaineiden käyttöönotolle eikä etenkään synnyttämään synteettisten polttoaineiden tuotantokapasiteettia Suomeen. **Siksi SV:n kanta on, että vähintään Suomalaisten varustamoiden maksamat meriliikenteen päästökauppakustannukset tulee kohdentaa suomen kautta täysimääräisesti takaisin merenkulkusektorille hinnaneron tasaamiseen ja synteettisten meriliikennepolttoaineiden tuotannon käynnistämiseen Suomessa**. Kohdennetusta ja pitkäjänteisestä kansallisesta tukimekanismista hyötyisivät merenkulun sidosryhmät, energiateollisuus ja valtionvarainministeriö.

Suomen Varustamot

LAUSUNTO 14.09.2026

SV tukee ilmastovuosikertomuksessa esitettyjä teollisen mittakaavan ilmastoratkaisuja, kuten bioperäisen hiilidioksidin talteenottoa (CCS/CCU) sekä uusiutuvan vedyn ja jatkojalostettujen polttoaineiden TKI- ja energiatukia. On välttämätöntä, että näillä toimilla tavoitellaan määrätietoisesti myös kestävien meriliikennepolttoaineiden (esim. e-metaani, biometaani, e-metanoli) saatavuuden ja hintatason parantamista Suomessa

Maasähköveron alentaminen sähköisen lähimerenkulun turvaamiseksi
Satamissa käytettävä ja aluksiin ladattava maasähkö kuuluu Suomessa tällä hetkellä korkeimpaan sähköveroluokkaan I. Tämä luo ilmeisen vääristymän energiaverojärjestelmään:

- Tulevaisuuden e-polttoaineiden valmistukseen käytettävä sähkö kuuluu lainsäädännössä teollisuuden alempaan veroluokkaan II ja meriliikenteen polttoaineet ovat valmisteverottomia. Sen sijaan alusten satamassa käyttämä maasähkö on korkeasti verotettua

- Maasähköveron keventäminen vähintään teollisuuden sähköveroluokan II tasolle vauhdittaisi lähimerenkulun sähköistymistä ja vähentäisi riippuvuutta fossiilisista tuontipolttoaineista. Sähkönkäytön kasvaessa maasähkövelvoitteiden ja alusten latauksen myötä veropohja laajenee, mikä todennäköisesti kasvattaa valtion verokertymää pitkällä aikavälillä

Suomen Varustamot ry esittää, että liikenne- ja viestintävaliokunta huomioisi mietinnössään:

- Valtioneuvoston valmistelua meriliikenteen päästökauppatulojen ohjaamiseksi kansalliseen tukimekanismiin hiilineutraalien meripolttoaineiden hintakuilun kaventamiseksi ja tuotannon käynnistämiseksi Suomessa.

- Satamissa käytettävän maasähkön verokannan alentamista teollisuuden sähköveroluokkaan II sähköisen lähimerenkulun ja satamainvestointien kilpailukyvyn turvaamiseksi.

Suomen Varustamot
Mats Björkendahl