Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

LAUSUNTO 7.10.2026

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 175/2026 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2027

Kiitämme mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vodelle 2027. Lausuntopyynnössä pyydettiin tarkastelemaan TAE 2027 Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan osalta. Nykyisessä ulko- ja turvallisuuspoliittiesessa tilanteessa nostamme esiin erityisesti huoltovarmuuden ja Suomen kilpailukyvyn näkökulmat.

Suomen lipun alla olevat alukset ovat kriittisiä yhteiskunna elintärkeiden toimintojen turvaamiselle poikkeusoloissa

Suomen ulkomaankaupasta 95 prosenttia kulkee meritse, joten merikuljetusten jatkuvuuden varmistaminen on kriittisen tärkeää koko yhteiskunnan toimivuudelle ja kriisinkestävyydelle.

Poikkeusoloissa viranomaiset voivat valmiuslain perusteella velvoittaa suomalaisia varustamoja hoitamaan huoltovarmuus- ja sotatarvikekuljetuksia Suomen lipun alla olevilla aluksilla, mikäli turvallisuustilanne kehittyy niin, että markkinaehtoinen merenkulku pysähtyy. Suomen lipun alla on tällä hetkellä hieman yli 100 ulkomaankaupassa toimivaa kauppa-alusta. Kaikki alukset ovat jäissäkulkukykyisiä ja suurin osa merenkulkijoista on ns. VAP-menettelyn piirissä eli he palvelevat kriisiaikana isänmaata hoitamalla yhteiskunnan tarvitsemia huoltovarmuus- ja sotatarvike-kuljetuksia.

Rahtialusten ohella matkustaja-autolauttojen/ropax-alusten merkitys huoltovarmuuden turvaamisessa on merkittävä. Merkitys korostuu entisestään poikkeusoloissa, koska ne soveltuvat erityyppisten lastien kuljettamiseen, polttoaineista sotatarvike- ja evakuointikuljetuksiin. Näillä aluksilla kulkee noin 60 prosenttia Suomen kappaletavarasta, mukaan lukien elintarvikkeet, lääkkeet ja teollisuuden varaosat (kuva 2).

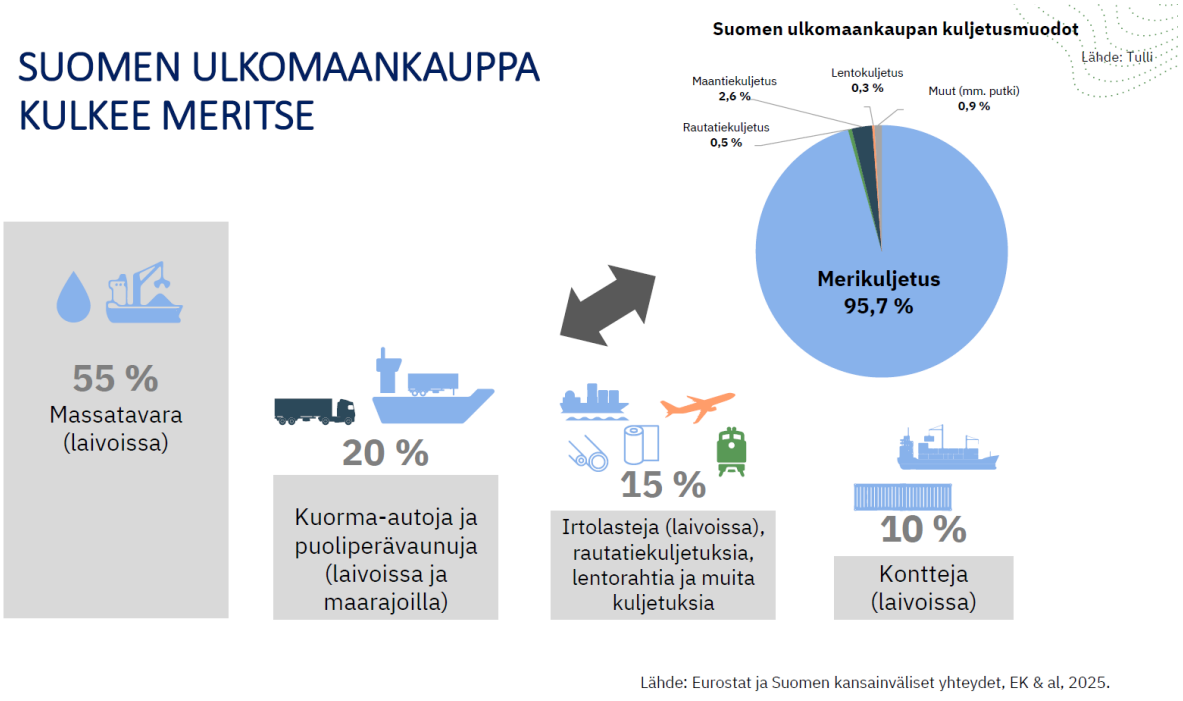
Riittävän suomalaisen jäävahvisteisen aluskaluston ja suomalaisten merenkulkijoiden varmistamiseksi Suomen lipun ja toimintaympäristön tulee olla kilpailukykyisiä normaalioloissa. Talousarvioesityksessä on mukana Liikenteen ja viestinnän palveluissa *98 milj. euroa meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseen tiettyjen miehistökustannusten palautuksen kautta (arviomääräraha)*. Kyseessä on EU -mekanismi, jonka tavoitteena on varmistaa, että eurooppalainen merenkulku pystyy kilpailemaan ns. halpalippujen kanssa ja että Euroopalla yleensäkin on omaa tonnistoa ja merenkulkijoita. Tämä on erityisen tärkeä merikuljetuksista riippuvaiselle Suomelle.

Pidämme erittäin tärkeänä ja välttämättömänä Suomen lipun kilpailukyvyn, merenkulkijoiden riittävyyden ja Suomen huoltovarmuuden näkökulmasta, että Suomi noudattaa muiden EU-maiden tavoin EU:n suuntaviivoja eurooppalaisen merenkulun tukemiseksi. Kansalliset heikennykset EU-järjestelmään (esimerkiksi ns. "viihdemerenkulun" tukileikkaus) tarkoittaisivat sitä, että Suomen lippu ei olisi kilpailukykyinen ja johtaisivat väistämättä ulosliputuksiin ja tuhansien

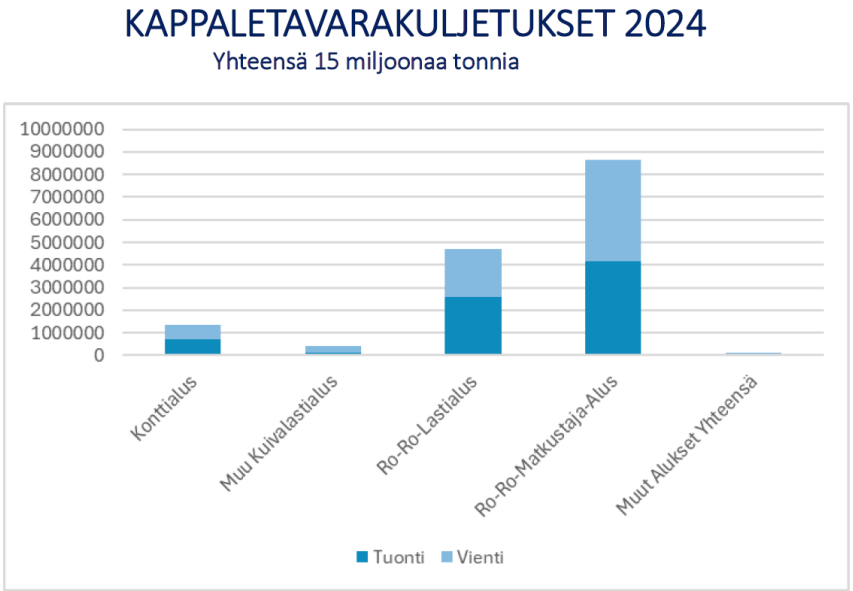
Suomen Varustamot
Aleksanterinkatu 44, FI-00110 Helsinki, Sähköposti: office@shipowners.fi, www.shipowners.fi
Aleksandersgatan 44, FI-00110 Helsingfors, E-post: office@shipowners.fi, www.shipowners.fi
Aleksanterinkatu 44, , FI-00500 Helsinki, Finland, E-mail: office@shipowners.fi, www.shipowners.fi

merenkulkijoiden työpaikkojen menetyksiin sekä huoltovarmuuden merkittävään heikkenemiseen tuomatta säästöjä valtiolle (koska kyseessä on palautusjärjestelmä).

Useissa Euroopan maissa pohditaan tällä hetkellä toimenpiteitä, joilla voidaan vahvistaa omaa tonnistoa. Suomessa kotimaisen tonniston riittävyyteen poikkeusoloissa on kiinnitetty hämmästyttävän vähän huomiota siihen nähden, missä ulko- ja turvallisuuspoliittisessa tilanteessa olemme ja kuinka poikkeuksellisen riippuvaisia olemme merikuljetusten jatkuvuudesta.



Kuva 1: Suomen ulkomaankaupan kuljetusmuodot



Kuva 2: Valtaosa Suomen kappaletavarasta kulkee matkustaja-autolautoilla/ropax-aluksilla.

Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

LAUSUNTO 7.10.2026

Uudistuminen, vähähiilisyys ja polttoaineomavaraisuus

Meriliikenteessä vaihtoehtoisten polttoaineiden heikosta saatavuudesta ja korkeasta hinnasta johtuen EU:n päästökauppa ja Fuel EU Maritime nostavat merkittävästi meriliikenteen kustannuksia, mikä vaikuttaa heikentävästi Suomen kilpailukykyyn. Suomelle merenkulun päästökaupan kustannukset ovat pitkien merikuljetusmatkojen vuoksi muita EU-maita suuremmat. Lisäksi Hormuzinsalmen tilanne on nostanut meripolttoaineiden hintoja merkittävästi ja tämä lisää kustannusrasitetta. Merenkulun päästöjen vähentämiseen on olemassa vahva ja kunnianhimoinen regulaatio, mutta kannusteet puuttuvat.

Siirtyminen fossiilisista polttoaineista kestäviin biopohjaisiin ja synteettisiin polttoaineisiin on keskeinen keino vähentää päästöjä. Samalla kestävien polttoaineiden korkea hinta ja kysynnän epävarmuus vaikeuttavat tuotantoinvestointeja ja pitkäaikaisten ostosopimusten tekemistä.

Suomalaiset varustamot ovat jo investoineet esimerkiksi metanolikäyttöisiin aluksiin ja näiden ensimmäisten investointien myötä kysyntä kasvaa merkittävästi. Meriliikenteen sääntelyn tiukentuessa 2030-luvun puolivälissä edessä on kysynnän eksponentiaalinen kasvu. Vetytalouden investointien ml synteettiset polttoaineet arvo on yli 30 mrd€ ja työllisyysvaikutus noin 100 000 työpaikkaa.

Jäsenmaiden tulee käyttää päästökauppatulot tai niitä vastaava summa 100 prosenttisesti päästöjä vähentäviin toimiin. Kesällä 2026 julkaistu Euroopan komission esitys päästökauppadirektiivin uudistamiseksi sisältää velvoittee jäsenmaille osoittaa riittävästi EU:n päästökauppajärjestelmästä saatuja tuloja takaisin päästökauppasektoreille. Merenkulku on nostettu prioriteettisektoriksi.

USA:sta ja Kiinasta tuodut synteettiset polttoaineet on merkittävästi halvempia kuin eurooppalaiset. Lisäksi viimeaikaiset tapahtuman mm. Persianlahdella ovat nostaneet esiin polttoaineomavaraisuuden merkityksen. Nyt olisi pikaisesti toimittava, jotta emme menetä tätä mahdollisuutta Euroopan ja erityisesti Suomen kilpailukyvyn ja polttoaineomavaraisuuden parantamiseen.

Tehokas lähivuosien toimi olisi hinnaneromekanismi, joka kaventaisi kestävien ja fossiilisten polttoaineiden hintaeroa ja loisi kysyntää uusille kotimaisille polttoaineratkaisuille. Esitämme, että kansallisia päästökauppatuloja kohdennetaan kestävien polttoaineiden käytön ja tuotannon edistämiseen merenkulussa tasoittamalla fossiilisten ja uusien ympäristöystävällisten polttoaineiden hintaeroa siirtymäkaudella.

Tiina Tuurnala
toimitusjohtaja
Suomen Varustamot