LAUSUNTO Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia: Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta (VNS 8/2025 vp)

Suomen Varustamot ry (SV) kiittää mahdollisuudesta lausua selonteosta. Strategia tunnistaa hyvin meriliikenteen kriittisen merkityksen Suomen ulkomaankaupalle, kilpailukyvylle ja huoltovarmuudelle. Suomi on logistisesti saari: noin 96 prosenttia ulkomaankaupastamme kulkee meriteitse. Strategia on Suomen tulevaisuuden kannalta kriittinen, ja SV pitää erittäin tervetulleena sitä, että meriliikenteen merkitys Suomen saavutettavuudelle ulkomaankaupalle, kilpailukyvylle ja huoltovarmuudelle on tunnistettu siinä vahvasti.

Meriliikenne on energiatehokkain ja ympäristöystävällisin liikennemuoto ja Suomalaiset varustamot ovat sitoutuneet kunnianhimoisiin päästövähennyksiin. Tavoite on globaalinen päästövähennystoimi, sellainen kohtelisivat kaikkia tahoja ja jäsenmaita tasapuolisesti. On elintärkeää, ettei ilmastotoimilla varsinkin alueellisilla, nosteta merilogistiikkakustannuksia tavalla, joka kasvattaa liikennemuotosiirtymäriskiä tai heikentäisi Suomen vientiteollisuuden kilpailukykyä tai huoltovarmuutta.

Strategiassa mainittu tarve käynnistää selvitys, jossa arvioidaan nykyisten **rahoitusinstrumenttien soveltuvuus ja riittävyys** meriliikenteen puhtaan siirtymän tarpeisiin, on oikeansuuntainen mutta SV painottaa, että selvityksien lisäksi vaaditaan nopeita toimia. SV haluaa tuoda valiokunnan tietoon, että **Suomen Varustamot on jo yhdessä SWECO:n kanssa laatinut selvityksen kansallisista tukimekanismeista**, joilla meriliikenteen vihreää siirtymää voidaan tukea ilman kilpailukyvyn heikkenemistä. Selvityksen **yksi keskeisimmistä viesteistä on, että aktiivinen investointi kansalliseen tukimekanismiin johtaisi noin 60 % pienempiin kustannuksiin Suomelle seuraavan kymmenen vuoden aikana** verrattuna passiiviseen tilanteeseen

Selvityksemme keskeiset havainnot ovat:

Päästöoikeustulojen kohdentaminen: SV ehdottaa, että meriliikenteen päästökauppa kustannuksia vastaava summa (noin 100 miljoonaa euroa vuodessa) kohdennettaisiin täysimääräisesti tukemaan hiilineutraalien meriliikennepolttoaineiden tuotantoa ja hintakuilun kaventamista 10 vuoden siirtymäajaksi. Ongelma on, että näiden paljon kalliimpien sähköpolttoaineiden tuotanto ei nykytoimilla käynnisty markkinaehtoisesti**.** Tuotannon käynnistäminen vaatii huomattavia pääomia. Tuotanto ei käynnisty koska: sähköpolttoaineiden loppukäyttäjät meriliikenteessä, yksittäiset yritykset, eivät voi sitoutua rahoittajien vaatimiin pitkiin ostositoumuksiin, ja sähköpolttoaineiden hinnat ovat vielä tuotantovaiheen käynnistysvaiheessa huomattavan suuret suhteessa fossiilisiin. Tällä hetkellä kestävien polttoaineiden hinta on 4–5-kertainen fossiilisiin verrattuna, ja kaikki nykyiset rahoitusinstrumentit meriliikenteen vihreän siirtymän edistämiseksi riittämättömät. Tarve kansalliselle tukimekanismille lienee selvä asia.

Kansantaloudelliset hyödyt: Investointi meriliikenteen puhtaisiin polttoaineisiin vahvistaa kansallista vetyklusteria, parantaa huoltovarmuutta, vähentää tuontiriippuvuutta ja luo työpaikkoja sekä verotuloja Suomeen.

Logistiikkakustannusten hallinta: Ilman tukimekanismeja merilogistiikan kustannukset nousevat merkittävästi ensi vuosikymmenellä, mikä heikentää suomalaisten yritysten globaalia kilpailukykyä.

Pidämme hyvänä, että strategiassa on tunnistettu, että Suomen maantieteellinen asema ja talvimerenkulku on huomioitava ilmastotoimien sääntelyssä. Jäässä kulku, ja yleensä talvimerenkulku lisää alusten energiankulutusta merkittävästi, mikä muodostaa kustannusrasitteen, jota kilpailijamailla ei ole. Jos globaalissa ja alueellisessa sääntelyssä ei onnistuta huomioimaan talvimerenkulun energia kulutusta oikeudenmukaisesti, korostuu entisestään tarve varmistaa kestävin polttoaineiden saatavuus Suomessa kilpailukykyiseen hintaan, jotta logistiikkakustannukset eivät kasva kohtuuttomiksi.

SV kannattaa strategiassa esitettyä meriliikenteen maasähköveron muuttamista EU:n energiaverodirektiivin mukaisesti tai muiden vaihtoehtojen selvittämistä maasähkön käytön edistämiseksi. **SV huomauttaa, että monessa Suomen verrokkimaassa sovelletaan jo alempaa maasähköveroa meriliikenteessä.** Edullisempi verotus kannustaisi primäärisähkön käyttöön satamissa ja edistäisi lähimerenkulun sähköistymistä, koska akkuteknologian kehittyessä myös puhdas uusiutuva sähkö voidaan hyödyntää merellä. On kuitenkin varmistettava, ettei syntyvä verohyöty häviä satamien monopoliasemasta johtuviin sähkötarjonnan hinnoitteluun ja palvelumaksuihin.

Yhteenvetona, Suomen Varustamot tukee strategian tavoitteita, mutta korostaa, että puhtaan siirtymän investoinnit maalla ja merellä on käynnistettävä viipymättä. **Esitämme, että valtio hyödyntää meriliikenteen päästökauppa kustannuksia vastaava summa kestävien meriliikenne polttoaineiden tuotannon edistämiseksi Suomessa sekä hintakuilun kaventamiseen**. Tämä on paras keino varmistaa Suomen saavutettavuus, huoltovarmuus ja elinkeinoelämän kilpailukyky matkalla kohti hiilineutraaliutta. **Euroopan komission kestävän liikenteen investointisuunnitelma sisältää myös vahvan kehotteen jäsenmaille osoittamaan riittävästi EU:n päästökauppajärjestelmästä (ETS) saatuja tuloja merenkulun – ja ilmailualalle**. Komission mukaan varoja tulisi käyttää erityisesti kestävien ja vähähiilisten polttoaineiden tuotantoon, alusten energiatehokkuuden parantamiseen sekä vihreään satamainfrastruktuuriin.

Kunnioittavasti,
Mats Björkendahl
Suomen Varustamot ry

Liite: SWECO – loppuraportti: Kannustin meriliikenteen vahapaastoisten polttoaineiden hinnaneron kaventamiseksi ja saatavuuden edistämiseksi.