LAUSUNTO Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia: VNS 9/2025 vp Valtioneuvoston selonteko: keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU 3) ja meriliikenteen kilpailukyky

Suomen Varustamot ry kiittää mahdollisuudesta lausua keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta. Suomi on maantieteellisesti saari, jonka ulkomaankaupan kuljetuksista noin 95 % kulkee meritse. Meriliikenne on siten kriittinen tekijä Suomen huoltovarmuudelle ja taloudelliselle kilpailukyvylle.

Epätasapaino hiilen hinnoittelussa ja liikennemuotosiirtymä (Modal Shift)

Kansainvälinen meriliikenne (alukset yli 5000 GT) on sisällytetty EU:n päästökauppaan (ETS) vuodesta 2024 alkaen, ja päästöoikeuksien palautusvelvoite nousi täyteen 100 prosenttiin vuonna 2026. Päästöoikeuksien hintojen noustessa 90–100 euroon tCO2-ekv. kohden, meriliikenteen logistiikkakustannukset nousevat merkittävästi.

Suomen Varustamot on huolestunut siitä, että tieliikenteen ETS2-järjestelmän täytäntöönpanoa on lykätty vuoteen 2028. Tämä luo välittömän kilpailuhaitan meriliikenteelle, koska vastaavaa hiilikustannusta ei kohdistu raskaaseen tieliikenteeseen. Tuloksena on jo nähtävissä merkkejä rahdin siirtymästä "köliltä kumipyörille". Esimerkiksi Vaasa–Uumaja-reitillä rahtiyksiköiden määrä on laskenut (-6,54 % vuodesta 2022), kun taas Tornion maarajapisteen kuorma-autoliikenne on kasvanut (+4,0 %). Tämä kehitys on suoraan vastoin EU:n ja Suomen tavoitteita siirtää kuljetuksia tieltä merelle. Myös Suomi-Saksa reitillä operoiva laivayhtiö on ilmoittanut hieman vastaavanlaisista muutoksista, ja epäillään että rahtia on saattanut siirtyä Via Baltica maantieverkostoon.

Energiaverotus Suomen Varustamot kannattaa meriliikenteelle jo nyt voimassa olevassa direktiivissä säädetyn verovapauden jatkamista.

Suomen ulkomaankauppa kulkee lähes täysin meritse (96%) ja uusi lisäkustannus päästökaupan ja FuelEU Maritimen lisäksi olisi kohtuuton ja heikentäisi entisestään suhteellista kilpailukykyämme. Riippuvuutemme merikuljetuksista on verrattavissa saarivaltioihin. Lisäksi meillä on pisimmät merikuljetusmatkat EU:n sisäisessä liikenteessä, joten kustannustaakka jo päästökaupasta ja FuelEU Maritime asetuksesta kohdistuu meille poikkeuksellisen ankarasti. **SV korostaa, että meriliikenteen polttoaineveroista tulisi sopia globaalisti IMO:n tasolla alueellisten ratkaisujen sijaan**.

Esitykset kilpailukyvyn turvaamiseksi ja vihreän siirtymän vauhdittamiseksi Suomen Varustamot esittää valiokunnalle seuraavia toimia huomioitavaksi ilmastosuunnitelmassa:

1. **Maasähkön verokannan alentaminen:** Suomen tulisi kuitenkin alentaa maasähkön verokantaa Energiaverodirektiivin mahdollistamalla tavalla, kuten verrokkimaissa on tehty, vauhdittaakseen alusten päästöttömyyttä satamassa ja merellä, samalla kun lähimerenkulku sähköistyy. SV korostaa, että meriliikenteen käyttämä suorasähkö

kasvattaa myös sähkövoiman siirtomaksuja, asia, joka parantaa sähköverkkoyhtiöiden investointikykyä.

2. **ETS-tulojen korvamerkintä:** Meriliikenteestä kerätyt päästökauppatulot (Suomessa arviolta n 100 miljoonaa euroa vuodessa) tulisi ohjata takaisin merenkulun vihreän siirtymän edistämiseksi, kuten hiilineutraalien ja e-polttoaineiden tuotannon kehitykseen ja hintaeron kaventamiseen.
3. **Kilpailutilanteen tasapainottaminen:** On varmistettava, ettei tieliikenteen ja meriliikenteen välille synny pysyvää kustannuskuilua, joka ohjaa rahtia pois energiatehokkaasta meriliikenteestä.

Johtopäätös on, että ilmastopolitiikan on tuettava, ei heikennettävä, Suomen logistista asemaa. **Nykyinen KAISU 3 -suunnitelma nojaa voimakkaasti tieliikenteen verokevennyksiin ja tukiin, mutta jättää meriliikenteen kantamaan kansainvälisen sääntelyn täyden kustannusrasituksen ilman riittäviä kansallisia vastaantuloja.**

Kunnioittavasti,
Mats Björkendahl
Suomen Varustamot ry