LAUSUNTO Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia: Valtioneuvoston selonteko pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (VNS 11/2025)

Suomen Varustamot ry (SV) kiittää mahdollisuudesta lausua pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta. Meriliikenne on Suomen viennin ja huoltovarmuuden selkäranka, ja sen dekarbonisaatio vaatii selkeää polkua, joka turvaa alan kilpailukyvyn matkalla kohti vuotta 2050.

Sähköistyminen: Suora vs. epäsuora sähköistys

SV yhtyy selonteossa esitettyyn arvioon meriliikenteen **epäsuoran sähköistämisen välttämättömyydestä**. Erityisesti kansainvälisessä meriliikenteessä ja aluksissa, joiden bruttovetoisuus on yli 5000 GT, päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää siirtymistä sähköpolttoaineisiin (e-fuels).

Samaan aikaan on tunnistettava **lähimeriliikenteen suoran sähköistämisen** suuri potentiaali. Akateemiset selvitykset osoittavat, että lähimeriliikenteen sähköistäminen on merkittävä mahdollisuus Suomen meriklusterille ja telakoille. Suomella on kaikki tarvittava osaaminen toimia sähköisen meriliikenteen integraattorina ja elinkaaritoimittajana.

Kustannustehokkuus: Primäärisähkön käyttö (akut) on aluksessa huomattavasti kustannustehokkaampaa kuin epäsuora käyttö sähköpolttoaineiden muodossa.

Eurooppalainen ulottuvuus: Sähköistettävissä olevia laivareittejä löytyy runsaasti ympäri Eurooppaa, ei ainoastaan Suomesta, mikä avaa laajat vientimarkkinat suomalaiselle teknologialle.

Sääntely ja markkinoiden esteet

EU-sääntely (kuten FuelEU Maritime) kannustaa jo sähköpolttoaineiden käyttöönottoon. Jos niiden osuus jää alle 1 %:n vuoteen 2031 mennessä, aluksille asetetaan 2 %:n käyttövelvoite vuonna 2034.

Vaikka Suomessa on erinomaiset edellytykset sähköpolttoaineiden tuotantoon, tuotanto ei ole käynnistynyt markkinaehtoisesti. Suurimmat esteet ovat sähköpolttoaineiden erittäin korkea hinta ja loppukäyttäjien mahdottomuus sitoutua sijoittajien vaatimiin pitkiin ostosopimuksiin.

Kansallinen tukimekanismi ja SWECO-selvitys

SV esittää, että Suomeen perustetaan kansallinen tukimekanismi, jolla kurotaan umpeen fossiilisten ja uusiutuvien polttoaineiden välinen hintakuilu.

Rahoitus: Tuki tulee rahoittaa ETS järjestelmän päästöoikeuksien huutokauppajärjestelmästä ja näistä kansalliseen budjettiin palautuvista rahamäärästä, ja vähintään meriliikenteen

päästökauppakustannuksia vastaavalla summalla, jotka Suomen osalta on noin **100 miljoonaa euroa vuodessa**.

Taloudellinen etu: SV:n ja SWECO:n selvitys osoittaa, että tällainen tukimekanismi tulisi pitkässä juoksussa **60 % edullisemmaksi Suomelle** verrattuna passiiviseen tilanteeseen, jossa tukea ei oteta käyttöön.

Johtopäätökset Ilmastosuunnitelman tavoitteet saavutetaan parhaiten hyödyntämällä suoraa sähköistystä siellä missä se on mahdollista, ja vauhdittamalla sähköpolttoaineiden markkinoita kohdennetulla kansallisella tuella. Tämä ei ainoastaan vähennä päästöjä, vaan luo Suomelle merkittävän teknologisen etulyöntiaseman globaalissa meriteollisuudessa.

Kunnioittavasti,
Mats Björkendahl
Suomen Varustamot ry

Liite 1: SWECO – loppuraportti: Kannustin meriliikenteen vahapaastoisten polttoaineiden hinnaneron kaventamiseksi ja saatavuuden edistämiseksi (toimitettu osana lausuntoa liittyen energia- ja ilmastostrategia)

Liite 2: Electric Shipping – Åbo Akademi