Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026 - 2037

1. Vihreän siirtymän ja vetytalouden vauhdittaminen

- Merenkulun päästökauppatulojen kohdentaminen merenkulun uusien ja fossiilisten polttoaineiden hinnan eron tasoittamiseen – vahvistaisi myös polttoaineomavaraisuutta.
- Maasähkön verokanta samalle tasolle kuin monilla EU-mailla ja teollisuudella ja rautatieliikenteellä.

2. Kilpailukyky ja huoltovarmuus

- Meriliikenteen merkitys ulkomaankaupalle ja huoltovarmuudelle tunnistetaan selonteossa hyvin, mutta toimenpiteitä ei juuri ole.
- Kotimaisen tonniston ja suomalaisten merenkulkijoiden merkitys erityisesti vakavissa poikkeusoloissa kriittinen – toimenpiteet Suomen lipun kilpailukyvyn ja kotimaisen, jäävahvistisen tonnisteon vahvistamiseksi?

TIIVISTELMÄ HANKKEEN TULOKSISTA

Kannustin luo edellytykset vihreän siirtymän investoinneille ja meriliikenteen päästövähennyksille sekä vähentää Suomeen kohdistuvia kustannuksia 60%:lla

Tilanne nyt: meriliikennesektorilla **haastavat päästövelvoitteet**, vähäpäästöisiä **polttoaineita ei ole saatavilla** ja **P2X-hankkeet seisovat**

- Kansainväliset sopimukset **velvoittavat vähentämään meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä** merkittävästi*
- Meriliikenne siirtyi päästökaupan piiriin 2024 - **kustannusvaikutus on Suomen olosuhteissa erityisen suuri**
- **Vähäpäästöiset polttoaineet ovat liian kalliita** fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna
- Vähäpäästöisten polttoaineiden **tuotantoa ei Suomessa juuri vielä ole** kysynnän puutteesta johtuen – vaikka olosuhteet P2X-laitoksille olisivat muuten otolliset
- Meriliikennesektori on **riippuvainen ulkomaisesta fossiilisesta polttoaineesta**

Kustannustehokas ratkaisuehdotus: kannustin vähäpäästöisten polttoaineiden hinnaneron kaventamiseksi **auttaisi meriliikennettä pääsemään päästötavoitteisiinsa, tekisi Suomesta P2X:n edelläkävijän, toisi investointeja maahan ja olisi Suomelle halvempi verrattuna tilanteeseen, jossa kannustinta ei ole**

Kannustin**

- Alentaisi vaihtoehtoisten polttoaineiden hinnaneroa, jolloin niiden **tuotannosta tulisi kannattavaa**
- Loisi edellytykset **1300MEUR** investoinneille P2X-laitoksiin, jolloin niiden kapasiteetti lähes kymmenkertaistuisi Suomessa. Vihreä siirtymä pääsisi vauhtiin **ja Suomesta tulisi P2X-edelläkävijämaa.**
- Meriliikennesektori **saavuttaisi kansainväliset päästövähennysvelvoitteensa**
- **Tulisi Suomelle 60% halvemmaksi** verrattuna tilanteeseen, jossa kannustinta ei oteta käyttöön eikä toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi tehdä
- **Parantaisi huoltovarmuutta** muun muassa vähentämällä Suomen riippuvuutta ulkomaisista fossiilisista polttoaineista

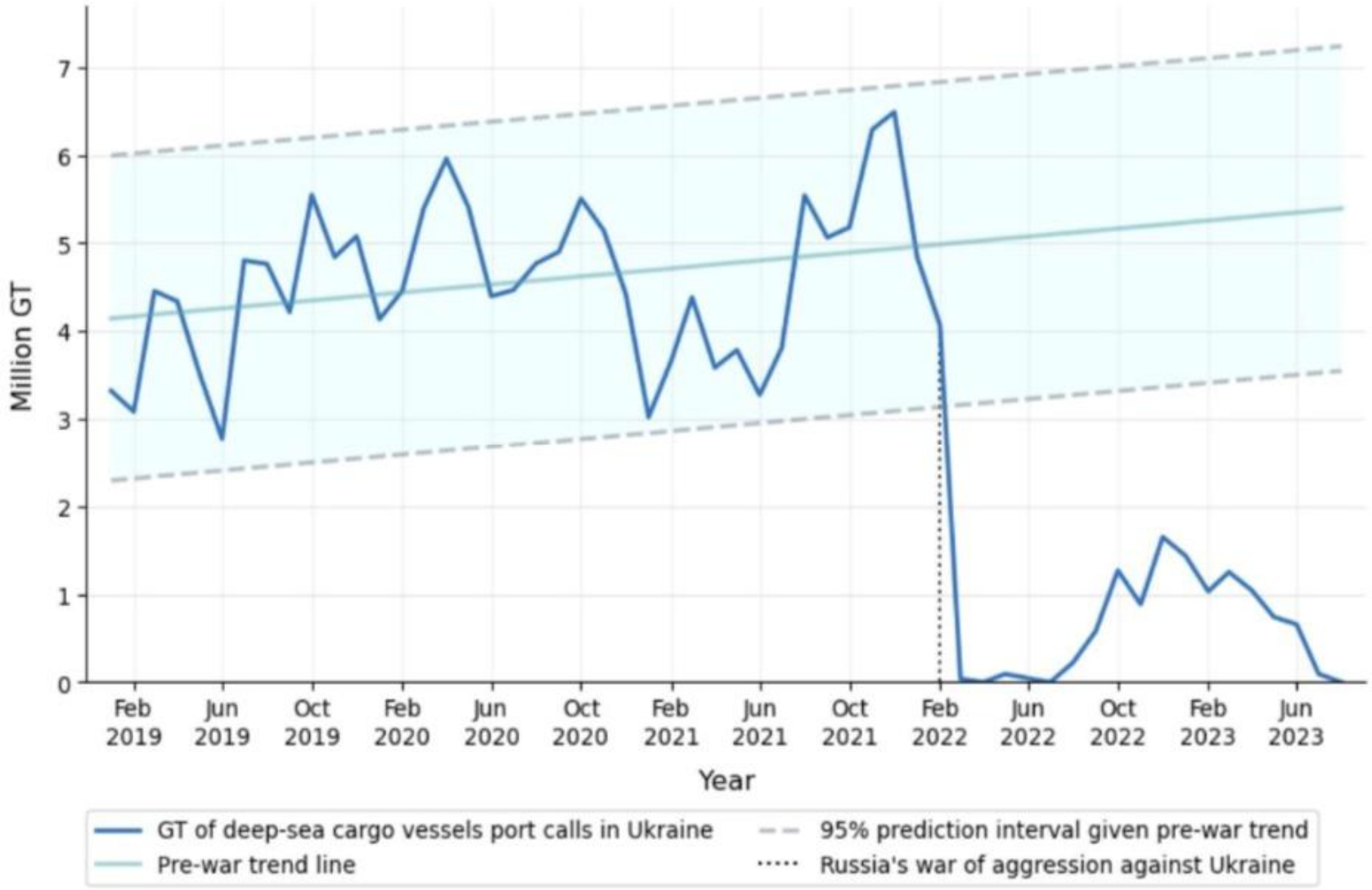
*IMO: nettonolla 2050 ja FuelEUmaritime: -80% 2050

**esimerkiksi markkinatakuumekanismi tai päästövähennysperusteinen hinnaneron hyvitys

SWECO

Raju pudotus rahtialusten satamakäynneissä Ukrainan satamissa

helmikuu 2022-heinäkuu 2023



Kuva 15. Ukrainan satamissa käyneiden laivojen bruttovetoisuus 1/2019–7/2023 (OECD 2023)

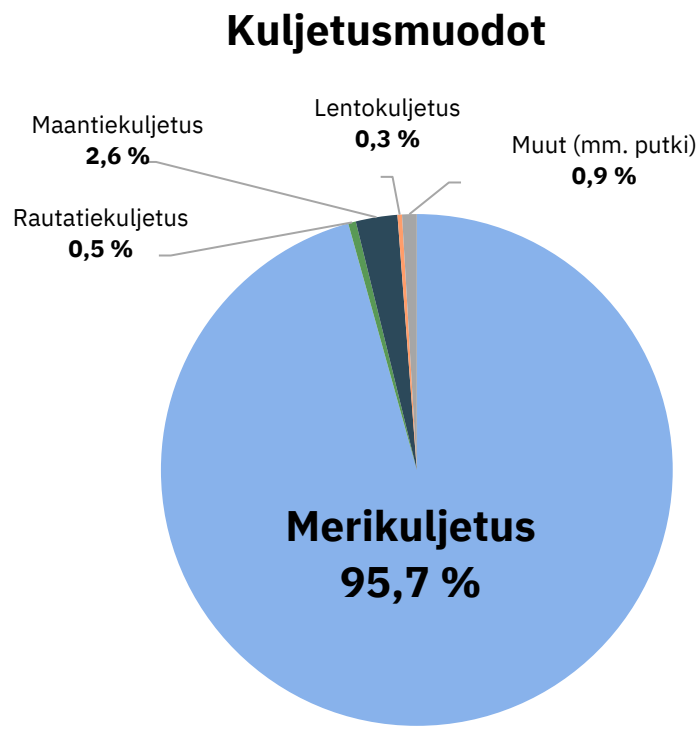
Sodan alkamisen jälkeen ensimmäinen Ukrainaan saapunut konttilaiva saapui Tsornomorskin satamaan huhtikuussa 2024, yli kaksi vuotta sodan alkamisen jälkeen.

Lähde: Merisodan vaikutukset Ukrainan kauppamerenkulkuun

Viljakuljetuksia on saatu elvytettyä loppuvuodesta 2023 lähtien Romanian rannikon kautta kulkevaa viljakäytävää pitkin. Tällä hetkellä merikuljetusten volyymi n. 50% verrattuna määriin ennen sodan alkua.

SUOMEN ULKOMAANKAUPPA KULKEE MERITSE

Lähde: Tulli



55 %
Massatavara (laivoissa)

20 %
Kuorma-autoja ja puoliperävaunuja (laivoissa ja maarajoilla)

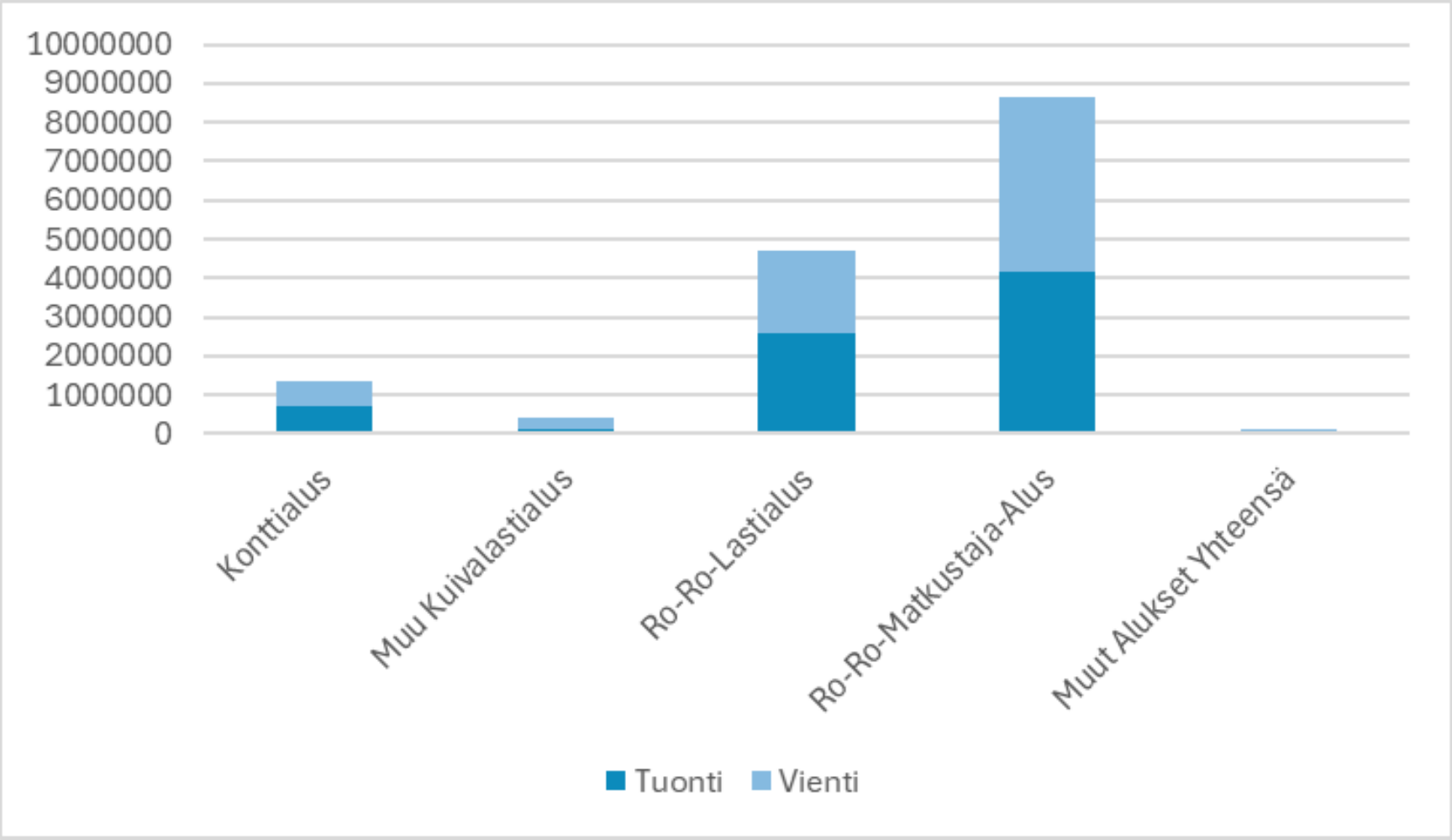
15 %
Irtolasteja (laivoissa), rautatiekuljetuksia, lentorahtia ja muita kuljetuksia

10 %
Kontteja (laivoissa)

Lähde: Eurostat ja Suomen kansainväliset yhteydet, EK & al, 2025.

KAPPALETAVARAKULJETUKSET 2024

Yhteensä 15 miljoonaa tonnia



Kappaletavaralla tarkoitetaan pienempiä tavaroita, joita voidaan kuljettaa mm. rekoissa ja konteissa, esim. ruokaa, lääkkeitä, teollisuuden vara-osia, erilaista käyttötavaraa.

Kappaletavarakuljetuksista 63 % kulki Suomen lipun alla olevilla aluksella vuonna 2024

Lähde: Tilastokeskus

NORMAALIOLOJEN HÄIRIÖTILANNE

- Hybridivaikuttamista, esim. GNSS-häirintää, kybervaikuttamista, sotilaallista liikehdintää Itämerellä
- Tavaravirrat muuttuneet geopoliittisen tilanteen johdosta

- Kauppamerenkulku toimii normaalisti markkinaehtoisesti

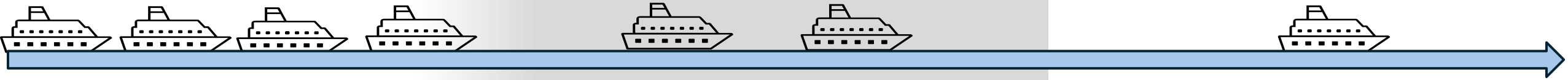
VAKAVA HÄIRIÖTILANNE

- Turvallisuustilanne heikentynyt, riski henkilöstön/ aluksen /lastin vaurioitumisesta kasvanut
- **Itämeri lisätty Joint War Committeen sotariskilistalle**
- Merenkulkijoilla oikeus irtisanoutua sodan uhan johdosta ilman irtisanomisaikaa (Merityösopimuslaki)
- **Vakuutusten saaminen vaikeutunut ja hinnat nousseet merkittävästi**
- Kaluston saaminen Itämerelle vaikeutunut
- Valmiuslain käyttöön ottoa harkitaan

- Kuljetuksia siirretty osittain vaihtoehtoisille reiteille
- **Valtion vakuutustakuu** otettu käyttöön
- Yhteistyö merenkulun ja satamien turvallisuusviranomaisten kesken tiivistyy entisestään
- **Merivoimat ja NATO turvaavat tarpeen mukaan kauppamerenkulkua** Itämeren liikennekäytävillä

POIKKEUSOLOT

- **Valmiuslaki otettu käyttöön**
- Puolustustilalaki otettu käyttöön tai käyttöönottoa valmistellaan
- **Markkinoilta on vaikeaa saada aluskalustoa Suomeen**, suurin osa varustamoista lopettanut liikennöinnin Suomeen kohonneiden riskien ja vakuutusten irtisanomisten vuoksi.



- Merivoimat ja NATO turvaavat kauppamerenkulkua Itämeren liikennekäytävillä
- Kuljetusreitit ja satamat muuttuneet
- **LVM/Traficom voi valmiuslain perusteella velvoittaa suomalaisia varustamoja hoitamaan huoltovarmuuskuljetuksia**
- Suomalaisten varustamojen palveluksessa oleva **henkilöstö pääosin vapautettu aseellisesta palveluksesta hoitamaan merikuljetuksia (VAP)**
- Sotatarvike/miehistökuljetuksia NATOn ja PV:n ohjeistamana/tilaamana

Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association