Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

2.3.2026/T.Tuurnala

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: VNS 10/2025 Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026 - 2037

Suomen Varustamot ry:n lausunto

Suomen Varustamot kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto ja pitää hyvänä, että valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään pitkäjänteisesti ja ennakoivasti.

Väyläverkon kehitäminen (s. 53)
Suunnitelmassa todetaan, että talvimerenkulun rahoitusta nostetaan suunnittelukauden edetessä huomioiden kaluston ja jäänmurron palvelusopimusten uusimistarve. Valtion lisäkustannukset ovat noin 30 milj. € vuodessa nykyisten jäänmurron kustannusten lisäksi. Pidämme riittävän jäänmurtajakaluston varmistamista tärkeänä, mutta **logististen kustannusten ollessa jo nyt korkealla tasolla, tämä kustannuslisä ei saa nostaa väylämaksuja kohdistuen varustamojen ja elinkeinoelämän kustannukseksi.**

Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen (.s 56-57 ja s.62)
Suunnitelmassa todetaan hyvin, että meriliikenteessä vaihtoehtoisten polttoaineiden heikosta saatavuudesta ja korkeasta hinnasta johtuen IMO:n päästövähennystoimet ja EU:n toimet, kuten päästökauppa nostavat merkittävästi meriliikenteen kustannuksia, mikä voi vaikuttaa kilpailukykyyn.

Jäsenmaiden huutokauppatulojen käyttökohteita koskevat vaatimukset tiukentuivat vuoden 2024 alusta alkaen, jäsenmaiden tulee käyttää huutokauppatulot tai niitä vastaava summa 100 prosenttisesti päästöjä vähentäviin toimiin. Syksyllä 2025 julkaistu Euroopan komission kestävän liikenteen investointisuunnitelma sisältää myös vahvan kehotteen jäsenmaille osoittamaan riittävästi EU:n päästökauppajärjestelmästä (ETS) saatuja tuloja merenkulkuun ja ilmailuun.

Suunnitelmassa todetaan, että politiikkatoimilla olisi mahdollista esimerkiksi edistää polttoaineiden saatavuutta tai vaikuttaa varustamojen ja sitä kautta asiakkaiden kustannuksiin. Suunnitelemassa todetaan myös, että valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökauppan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden parantamiseksi. Nämä politiikkatoimet tulisi toteuttaa pikaisesti.

Päästökaupan huutokauppatuloja tulisi kohdentaa meriliikenteen uusien ympäristöystävällisten polttoaineiden ja fossiilisten polttoaineiden hintaeron kaventamiseen siirtymäkaudella. Polttoaineiden hintaeron tasoittamisella siirtymäkaudella tasoitettaisiin kustannusrasitetta, tuettaisiin vetytalouden syntyä ja vauhditettaisiin uusien polttoaineiden tuotantoa ja saatavuutta sekä vähennettäisiin merenkulun päästöjä. Lisäksi tällä politiikkatoimella vahvistettaisiin energia- ja polttoaineomavaraisuutta (KUVA 1)**. Olisi Suomen etu toimia tässä asiassa nopeasti. Esitämme, että tämä politiikkatoimi sisällytetään jo vuoden 2027 budjettiin.**

Suunnitelmaluonnoksessa on hyvin linjattu, että "*Suomi edistää kansainvälisessä yhteistyössä ja EU:ssa meri- ja lentoliikenteen päästöjen vähentämistä ensisijaisesti riittävän määrätietoisin kansainvälisin toimin, jotka huomioivat Suomen erityispiirteet. Mahdollisesti syntyvää kaksinkertaista taakkaa tulee EU:n toimissa estää ja purkaa*" Pidämme tätä erittäin tärkeänä linjauksena kilpailukyvyn, vaikuttavuuden ja tasapuolisten toimintaedellytysten näkökulmasta.

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

Liikennejärjestelmän varautuminen, huoltovarmuus ja Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen (5.7.1)

Suomen riippuvuus merikuljetuksista on korostunut entisestään Ukrainaan kohdistuvan Venäjän hyökkäyssodan alettua. Noin 95 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta kulkee meritse. Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta merikuljetusten toimintavarmuus ja jatkuvuus on avainasemassa. Vaihtoehtoisia kuljetusreittejä on myös oltava, mutta niiden kautta voidaan kuljettaa vain marginaalinen osa ulkomaankaupan kuljetuksista, joten merikuljetusten jatkuvuuden varmistaminen korostuu. Pohjoiset olosuhteet tuovat meillä lisähaasteita merilogistiikan toimivuuteen. Suomeen voi turvallisesti liikennöidä talvisin vain jäävahvistetut ja jääluokitetut alukset.

Suomessa huoltovarmuuden ja jatkuvuuden hallinta perustuu pitkälti normaaliolojen toimintamalleihin ja toimiviin markkinoihin. Niin kauan, kun väylät, satamat, meriliikenteenohjaus, luotsaus ja jäänmurto toimivat normaalisti ja vakuutuksia on saatavilla eikä turvallinen, kannattava liiketoiminta vaarannu, merikuljetukset hoituvat markkinaehtoisesti. Mikäli turvallisuustilanne kehittyisi niin, että nämä eivät toteudu, **vaikeutuu aluskaluston saatavuus merkittävästi ja huoltovarmuutemme on poikkeusoloja varten tehtyjen erityisjärjestelyjen sekä kotimaisen tonniston ja huoltovarmuuskuljetuksia hoitavien merenkulkijoiden varassa.** Valmiuslain perusteella viranomaiset voivat velvoittaa suomalaista varustamoa hoitamaan huoltovarmuuskuljetuksia, mikäli tilanne näin vaatii (KUVA 2). Valtaosa kappaletavarasta kujetetaan matkustaja-autolautoilla ja ropax-aluksilla (KUVA 3). Rahtialusten lisäksi nämä alukset ovat erittäin tärkeitä Suomen huoltovarmuudelle

Liikennejärjestelmäsuunnitelman nykytilakuvauksessa, toimintaympäristökuvauksessa on huomioitu hyvin turvallisuusmpäristön perustavanlaatuinen muutos ja Suomen entisestään kasvanut riippuvuus merikuljetuksista, mutta huoltovarmuuden ja varautumisen konkreettisissa toimenpiteissä tämä näkyy heikosti.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että "*Liikennejärjestelmän suunnittelussa ja huoltovarmuutta kehitettäessä on tarpeen huomioida väestöön ja talouselämään liittyvät huoltovarmuustarpeet siten kuin ne onmääritelty huoltovarmuuslain (1390/1992) nojalla annetussa huoltovarmuuden turvaamisesta annetussa valtioneuvoston päätöksessä (1048/2018)".* Suunnitelmassa viitataan vanhaan valtioneuvoston päätökseen. Uusi Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista (568/2024) annettiin 24.10.2024. Tämä tulisi huomioida liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Päivitetyssä valtioneuvoston päätöksessä huoltovarmuuden tavoitteista todetaan, että Suomen turvallisuusympäristö on muuttunut perustavanlaatuisella tavalla ja huoltovarmuuden kehittämisen painopiste on lähivuosien aikana myös sotilaalliseen uhkaan ja hybridiuhkiin varautumisessa. Merikuljetusten jatkuvuuden osalta Valtioneuvoston päätöksessä huoltovarmuuden tavoitteista todetaan mm. seuraavaa:

- Suomen ympärivuotisten merikuljetusten mahdollisimman hyvä toimintavarmuus sekä jatkuvuus on turvattava.
- Kotimaisten varustamojen aluskannan säilymisestä huolehditaan
- Elinkeinopoliittisin toimenpitein pidetään yllä merenkulkuelinkeinon riittävää kansainvälistä kilpailukykyä.

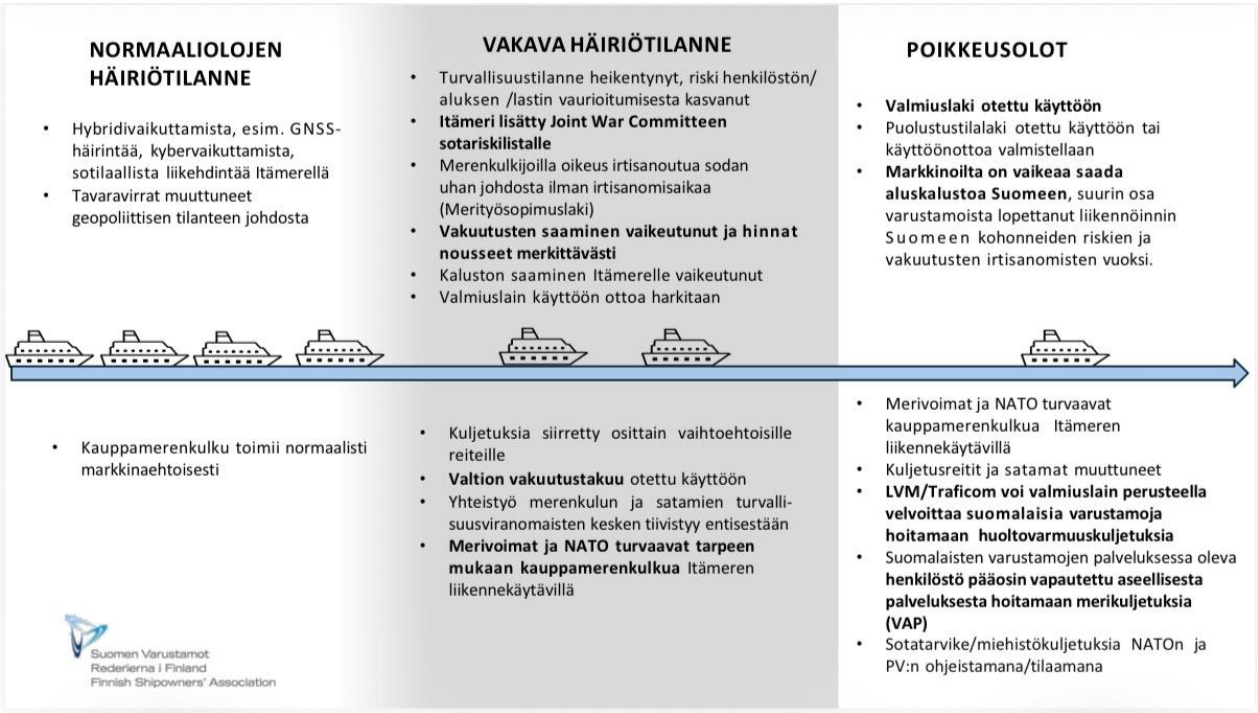
Edellä kuvatut linjaukset päivitetyssä valtioneuvoston päätöksessä huoltovarmuuden tavoitteista tulisi näkyä liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteissä.

Keskeistä merikuljetusten jatkuvuuden varmistamisessa poikkeusoloissa on, että Suomen lipun kilpailuedellytykset ovat samalla tasolla muiden Euroopan merenkulkumaiden kanssa, jotta meillä on riittävästi omaa tonnistoa ja merenkulkijoita. Suomen lipun alla olevat alukset työllistävät suomalaisia merenkulkijoita ja suomalaisilla aluksilla työskentelevät merenkulkijat on vapautettu aseellisesta paklveluksesta hoitamaan huoltovarmuuskuljetuksia.

KUVA 1: Swecon tekemän selvityksen perusteella Suomen olisi kannattavampaa ottaa käyttöön merenkulun polttoaineen hinnantasoitusmekanismi kuin olla tekemättä mitään.



KUVA 2: Poikkeisoloissa markkinoilta on vaikea saada aluskalustoa ja kotimaisen tonniston ja suomalaisten merenkulkijoiden rooli korostuu



LIITE 3: Suomen ulkomaankauppa kulkee meritse. Valtaosa kappaletavarasta kujetetaan matkustaja-autolautoilla ja ropax-aluksilla. Nämä alukset ovat erittäin tärkeitä Suomen huoltovarmuudelle.

