



Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Asia: HE 109/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025

Kiitämme mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025. Nostamme lausunnossamme esiin kolme keskeisintä näkökulmaa:

1) Huoltovarmuus ja merikuljetusten jatkuvuus

Suomen riippuvuus merikuljetuksista on korostunut entisestään nykyisessä ulko- ja turvallisuuspoliittisessa tilanteessa. Suomen ulkomaankaupasta jo 96 prosenttia kulkee meritse. Vaihtoehtoisia reittejä on oltava, mutta merikuljetuksia ei pystytä korvaamaan muilla kuljetusmuodoilla kuin pieniltä osin.

Huoltovarmuuskusken arvion mukaan maksimissaan 10 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta on mahdollista siirtää muihin kuljetusmuotoihin. Kansainvälisen saavutettavuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta merikuljetusten toimintavarmuus ja jatkuvuus ovat siis avainasemassa.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan (pääluokka 31) selvitysosassa todetaan, että huoltovarmuuden ja varautumisen merkitys on korostunut ja liikenne- ja viestintäjärjestelmän toimivuus ja resilienssi edellyttävät kaikissa olosuhteissa markkinoiden toimivuutta ja kriittisen infran turvaamista. Tämä on hyvä kirjaus, joskin on syytä huomioida, että kaikissa poikkeusoloissa markkinat eivät toimi normaalisti ja tarvitaan erityisiä toimia, jotta esimerkiksi huoltovarmuuskuljetukset pystytään hoitamaan.

Huoltovarmuuden ja jatkuvuuden hallinta perustuu 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. Mutta jos tilanne kehittyy niin, että nämä eivät toteudu, on huoltovarmuutemme kotimaisen tonniston ja huoltovarmuuskuljetuksia hoitavien suomalaisten merenkulkijoiden sekä poikkeusoloja varten tehtyjen erityisjärjestelyjen varassa.

Riittävän suomalaisen jäävahvisteisen aluskaluston ja suomalaisten merenkulkijoiden varmistamiseksi Suomen lipun ja toimintaympäristön tulee olla kilpailukykyisiä normaalioloissa. Miehistökustannusten palautusjärjestelmä on EU -tasoinen mekanismi, jonka tavoitteena on varmistaa, että eurooppalainen merenkulku pystyy kilpailemaan ns. halpalippujen kanssa. Tämä on erityisen tärkeä merikuljetuksista riippuvaiselle Suomelle. Järjestelmä on käytössä kaikissa EU merenkulkumaissa. Talousarvioesityksessä on mukana Liikenteen ja viestinnän palveluissa 89 milj. euroa meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantamiseen tiettyjen miehistökustannusten palautuksen kautta. **Pidämme tätä erittäin tärkeänä ja välttämättömänä suomalaisen merenkulun kilpailukyyn, merenkulkijoiden riittävyyden ja huoltovarmuuden näkökulmasta.**

Pohjoiset olosuhteet tuovat lisähaasteita merilogistiikan toimivuuteen. Suomeen voi turvallisesti liikennöidä jääolosuhteissa vain jäävahvistetut ja jääluokitettut alukset. Riittävän jäävahvisteisen suomalaisen tonniston ja jäänmurtopalvelujen saatavuus on keskeistä huoltovarmuuden turvaamisessa poikkeusoloissa. Huoltovarmuusorganisaation Vesikuljetuspoolin tilaaman *Suomen merikuljetusten huoltovarmuus-kapasiteetti* -selvityksen johtopäätöksenä on, että kotimaisia, jäävahvistettuja aluksia on liian vähän Suomen huoltovarmuuskuljetuksiin. **Suomessa kotimaisen tonniston riittävyyteen poikkeusoloissa on kiinnitetty hämmästyttävän vähän huomiota siihen nähden, kuinka poikkeuksellisen riippuvaisia olemme merikuljetusten jatkuvuudesta.**



Ruotsissa on varustamoiden alushankintaa helpottava valtiontakausjärjestelmä, joilla vauhditetaan aluskaluston uudistamista vähäpäästöisemmäksi ja vahvistetaan tonniston saatavuutta poikkeusoloissa Ruotsin huoltovarmuustarpeisiin. Suomessa ei ole vastaava alushankintarahoitusmallia. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan aiemman näkemyksen (LiVL 12/2023 vp - HE 41/2023 vp) mukaan Suomeen tulisi pikaisesti saada alushankintarahoitusmalli toimimaan siten, että esimerkiksi Finnvera myöntäisi valtiontakauksia jäävahvistettujen alusten alusinvestointeihin suomalaisille varustamoille vastaavin ehdoin kuin ulkomaisille varustamoille vientitakuutoiminnan kautta. Useista yrityksistä ja valiokunnan linjauksesta huolimatta tämä ei ole toteutunut. **Esitämme, että huoltovarmuus ja kotimaisen aluskannan vahvistaminen lisätään Finnveran alustakauksen kriteereihin ja Finnveraa ohjataan toimimaan valiokunnan aiemman linjauksen mukaisesti.**

2) Hiilineutraaliutta ja vihreää siirtymää edistävät toimet

Vuoden 2025 talousarvioesityksessä hiilineutraalisuuteen liittyviä tavoitteita edistetään yhteensä n. 2,22 mrd. eurolla. **Huomioitavaa on, että huolimatta Suomen poikkeuksellisesta riippuvuudesta merikuljetuksista, talousarviosta puuttuu edelleen vaikuttavat kannusteet vihreän siirtymän vauhdittamiseksi merenkulussa.**

Merenkulun sisällyttäminen EU päästökauppaan vuoden 2024 alusta lähtien sekä Fuel EU maritime vuoden 2025 alusta lähtien kasvattaa Suomen logistisia kustannuksia merkittävästi, Liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaan jopa yli miljardilla eurolla tulevina vuosina. Suomeen ilmastopaketti kolahtaa erityisen kovaa, koska ulkomaankaupпамme kulkee meritse ja EU:n sisäiset merikuljetusmatkat ovat pidemmät kuin muilla Euroopan mailla.

Merenkulun vihreän siirtymän toteuttamisessa ratkaisevaa on uusien, fossiilittomien polttoaineiden saatavuus kilpailukykyiseen hintaan koko merenkulun tarpeisiin. Tässä olemme vielä alkumetreillä. Päästökauppadirektiivi edellyttää, että jäsenmaat kohdentavat 100 prosenttia kansallisista päästökauppatuloista vihreän siirtymän vauhdittamiseen. **Esitämme, että kansallisia päästökauppatuloja kohdennetaan kestävien polttoaineiden käytön edistämiseen merenkulussa tasoittamalla fossiilisten ja uusien ympäristöystävällisten polttoaineiden hintaeroa siirtymäkaudella.** Päästöjen vähenemisen lisäksi tämä lisäisi uusien polttoaineiden tuotantoa ja käyttöä, jonka myötä myös markkinaehtoinen hinta laskisi asteittain. Lisäksi tämä kannustaisi investoimaan uusiin ympäristöystävällisiin aluksiin.

Lisäksi esitämme, että satamien maasähkөөn sovelletaan EU:n mahdollistamaa alennettua verokantaa. Tätä mahdollisuutta ovat hyödyntäneet jo useat Euroopan maat.

3) Väylämaksu

Pääministeri Petteri Orpon hallitus linjasi kehysriihessä 16.4.2024, että väylämaksun väliaikainen puolitus päättyy 31.12.2024 – hallitusohjelman kirjauksesta poiketen - ja väylämaksut peritään täysimääräisinä 1.1.2025 alkaen. Toimenpide liittyy julkisen talouden tasapainottamiseen.

Väylämaksun korotus toteutuisi samanaikaisesti muiden meriliikenteen kustannuksia vaihteittain lisäävien EU-toimenpiteiden kanssa. Niitä ovat vuonna 2024 alkanut merenkulun päästökauppa sekä vuonna 2025 alkava merenkulun energian kasvihuonekaasuintensiteettiä vähentävä ohjaus (Fuel EU Maritime). Toimenpiteet lisäävät merkittävästi Suomen kauppamerenkulun kustannuksia



Edellä kuvatuista syistä johtuen esitämme, että Pääministeri Orpon hallituksen ohjelmaan kirjattua linjausta väylämaksun väliaikaisen puolituksen muuttamista pysyväksi puolitukseksi harkitaan uudelleen viimeistään hallituskauden loppupuolella. Muutos vakiinnuttaisi väylämaksut vuodesta 2015 alkaen kannettuun tasoon ja toisi yrityksille pitkäjänteisemmän näkymän eteenpäin sekä kompensoisi osaltaan merikuljetusten kustannusten nousua, joka kohdentuu erityisen vahvasti Suomen liikenteeseen.

Tiina Tuurnala
toimitusjohtaja
Suomen Varustamot