



Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 99/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026

Kiitämme mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026. Nostamme lausunnossamme esiin kaksi keskeisintä näkökulmaa:

1. Huoltovarmuus ja merikuljetusten jatkuvuus

Suomen riippuvuus merikuljetuksista on korostunut entisestään nykyisessä ulko- ja turvallisuuspoliittisessa tilanteessa. Suomen ulkomaankaupasta jo 95 prosenttia kulkee meritse. Vaihtoehtoisia reittejä on oltava, mutta merikuljetuksia ei pystytä korvaamaan muilla kuljetusmuodoilla kuin pieniltä osin. Huoltovarmuuskeskusten 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. Talousarvioesityksessä on mukana Liikenteen ja viestinnän palveluissa 89 milj. euroa meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukykyyn parantamiseen tiettyjen miehistökustannusten palautuksen kautta. **Pidämme tätä erittäin tärkeänä ja välttämättömänä suomalaisen merenkulun kilpailukykyyn, merenkulkijoiden riittävyyden ja Suomen huoltovarmuuden näkökulmasta.** Kansalliset heikennykset EU-järjestelmään tarkoittaisivat sitä, että Suomen lippu ei olisi kilpailukykyinen ja johtaisivat väistämättä ulosliputuksiin ja merenkulkijoiden työpaikkojen menetyksiin.

Useissa Euroopan maissa pohditaan tällä hetkellä toimenpiteitä, joilla voidaan vahvistaa omaa tonnistoa. Suomessa kotimaisen tonniston riittävyyteen poikkeusoloissa on kiinnitetty hämmästyttävän vähän huomiota siihen nähden, kuinka poikkeuksellisen riippuvaisia olemme merikuljetusten jatkuvuudesta. Syyskuun alussa pidetyn hallituksen budjettiriihen pöytäkirjamerkintöihin kirjattiin selvitys siirtymisestä Ruotsin kaltaiseen nettopalkkajärjestelmään sekä suomalaisen merenkulun kilpailukykyyn turvaaminen Suomen lipun alla. Kannatamme täysin tätä kirjausta.



2. Hiilineutraaliutta ja vihreää siirtymää edistävät toimet

Merenkulun sisällyttäminen EU päästökauppaan vuoden 2024 alusta lähtien sekä Fuel EU maritime vuoden 2025 alusta lähtien kasvattavat varustamojen kustannustaakkaa sekä Suomen logistisia kustannuksia merkittävästi. Lokakuussa kansainvälisessä merenkulkujärjestö IMO:ssa mitä todennäköisemmin hyväksytään globaali taloudellinen ohjauskeino merenkululle, ensimmäisenä sektorina maailmassa. Merenkulun päästöjen vähentämiseen on olemassa vahva ja kunnianhimoinen regulaatio, mutta kannusteet puuttuvat.

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.

Tiina Tuurnala
toimitusjohtaja
Suomen Varustamot