

Lausunto

12.12.2021

Asia: VN/31275/2021 LVM

## **Valtioneuvoston asetus meriliikenteen tukemisesta annetun valtioneuvoston asetuksen (548/2020) 10 §:n muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Finnlines Oyj:n lausunto valtioneuvoston asetus meriliikenteen tukemisesta annetun valtioneuvoston asetuksen (548/2020) 10 §:n muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee valtioneuvoston asetusta meriliikenteen tukemisesta annetun valtioneuvoston asetuksen 10 §:n muuttamisesta. Asetus on tällä hetkellä säädetty olemaan voimassa 31.12.2021 asti. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi meriliikenteen tukemisesta annetun valtioneuvoston asetuksen 10 §:ää koskien asetuksen voimassaoloa. Asetuksen voimassaoloaika ehdotetaan jatkettavaksi 31.5.2022 asti. Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoja valmisteltavasta asetuksesta ("asetusluonnos") ja sitä koskevasta asetusmuistiosta ("asetusmuistioluonnos"). Finnlines Oyj ("Finnlines") kiittää mahdollisuudesta esittää lausuntonsa asiassa.

Meriliikenteen tukemisesta annetulla valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset meriliikenteen tukemiseksi myönnettävien avustuksen tarkoituksesta ja tavoitteista, myöntämisperusteista sekä hakijoilta vaadittavista selvityksistä. Asetus on annettu valtioneuvoston asetuksella (688/2001) 8 §:n nojalla. Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyynnössä todetaan, että covid-19-pandemian pitkittyminen on aiheuttanut vakavia ongelmia Suomen elinkeinoelämälle ja merenkulkuelinkeinoille. Erityisesti matkustaja-alusvarustamot ovat kärsineet rajusti vähentyneistä matkustajamääristä, mikä on nopeasti vaikuttanut säännöllistä reittiliikennettä liikenneväylien alusten toiminnan taloudelliseen kannattavuuteen. Edelleen lausuntopyynnössä todetaan, että korona-pandemian pitkittyminen on myös vaikuttanut lastialusten toimintaedellytyksiin. Tätä taustaa vasten liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että asetusluonnoksen tarkoituksena on mahdollistaa julkisen palveluvelvoitteen asettaminen yhteysväleittäin meriliikenteeseen, jos tämä on välttämätöntä riittävien liikenneyhteyksien, huoltovarmuuden ja Suomen ulkomaankaupan kuljetusten kannalta myös kevään 2022.

Finnlines katsoo, ettei asetuksen 548/2020 ("Asetus") voimassaolon pidentämiselle ole vallitsevassa tilanteessa enää tarvetta. Finnlines pitää Asetuksen lähtökohtia sinänsä (edelleen, kuten tähänkin asti) kannatettavana. On kuitenkin täysin kriittistä, että koronakriisistä huolimatta, markkinaehtoinen toiminta on aina ensisijaista, alalla säilyvät tasapuoliset ja syrjimättömät kilpailuolosuhteet kaikille toimijoille ja tukien jakoperusteet eivät aseta varustamoita eriarvoiseen asemaan tai aiheuta markkinahäiriöitä tai kilpailun vääristymistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on kilpailuttanut julkisen palveluvelvoitteen asettamisen usealla eri merireitillä keväällä 2020 ja uudestaan keväällä 2021. 2021 kilpailutuksia koskevien hankintailmoitusten mukaan sopimuskausi on yksi kuukausi, mutta hankinta sisältää option jatkaa hankinnan mukaista julkista palveluvelvoitetta enintään 31.5.2022 saakka, jos Asetuksen voimassaoloaika tämän mukaisesti pidennetään. Nyt ehdotetulla asetusluonnoksella siis mahdollistettaisiin mainitun option käyttö. Toisin sanoen, jos asetettuja julkisia palveluvelvoitteita voitaisiin pelkällä ilmoituksella jatkaa ilman erillistä kilpailutusta.

Kuten liikenne- ja viestintäministeriö tietää, viitattujen kilpailutusten ilmeisestä syrjivästä toteutuksesta on vireillä valitukset markkinaoikeudessa. Lisäksi Suomen valtion meriliikenteeseen kohdistuvien tukitoimenpiteiden (sekä huoltovarmuuskeskuksen että liikenne- ja viestintäministeriön toteuttamina) soveltuvuutta sisämarkkinoille tutkitaan Euroopan komission toimesta. Euroopan komissio on vaatinut Suomelta valtioneuvoston tukitoimenpiteistä.

Tätä taustaa vasten Finnlines katsoo, että Asetuksen voimassaolon pidentäminen tulee tuoda Euroopan komission tietoisuuteen ja sen toteuttaminen vaatii vähintään Suomen jo tekemän valtioneuvoston tukitoimenpiteiden täydentämistä, ellei uutta ilmoitusta. Finnlinesin tietojen mukaan jo tehty valtioneuvoston tukitoimenpide perustuu komission vaatimuksesta SEUT 107(2)(b) artiklaan, jonka mukaisten tukitoimenpiteiden on (SEUT 107(3) artiklan mukaisesti) ilmoitettava Euroopan komission ennen niiden toteuttamista.

Finnlinesin näkemyksen mukaan on ilmeistä, ettei vallitseva markkinatilanne ja markkinan kilpailudynamiikka tue ajatusta siitä, että julkisen palveluvelvoitteen asettamiselle olisi edellytyksiä tai perusteluita. Vaikka asetusmuistion tavoitteissa ja keskeisissä ehdotuksissa tuodaankin esille myös muita kuin välttämättömän kriittisen kuljetuskapasiteetin varmistamisen perusteita asetuksen jatkamisperustelulle, muun muassa suomalaisen tonniston säilymistä sekä tiettyjen varustamoiden toimintakyvyn ylläpitämistä, niin ne eivät yksistään riitä perusteluksi julkisten palveluvelvoitteiden asettamiselle. On täysin selvää, että markkinalla toimivat yritykset pystyvät tarjoamaan meriliikenteen palvelut ilman valtion tukea:

1. Suomi-Ruotsi merireitti:
  - o Stena Line on 7.12.2021 ilmoittanut aloittavansa uuden yhteysvälin liikennöinnin Nynäshamn–Hanko välillä (1600 lm rahtikapasiteettia)

o Finnlines on muutama viikko sitten ilmoittanut lisäävänsä Suomi-Ruotsi merireitille rahtikapasiteettia 1000 lm verran

o Wasa Line on syksyn aikana tuonut suuremman aluksen M/V Aurora Botnia Suomi-Ruotsi merireitille, lisäten näin 350 lm rahtikapasiteettia

Finnlines korostaa, että sillä on edelleen noin 40% kapasiteettia tarjota markkinalle ja tämä vastaa sitä kapasiteetin määrää, jota on Traficomien tähänastisilla tukitoimenpiteillä vähemmän tehokkaille palveluntarjoajille tuettu. Finnlines on edelleen valmis operoimaan FinnLink palvelua (kuten se on jo vuosikaudet tehnyt) ilman valtion tukea.

## 2. Suomi-Viro merireitti:

o Tallink, suurin Suomi-Viro merireitillä palvelua tarjoava yritys on kirjelmässään markkinaoikeudelle (ylläviitatussa valitusprosessissa) todennut että siitä huolimatta että sille on määrätty julkinen palveluvelvoite sillä ei ole ollut tarvetta valtion tuelle koska liiketoiminta tapahtuu voitollisesti. Lisäksi useampi Suomi – Viro liikenteessä oleva alus, jolle ei ole määrätty julkista palveluvelvoitetta (eikä siten maksettu tukea) on jatkanut toimintaansa keskeytyksettä.

Lisäksi huoltovarmuuskeskus on tilannekatsauksessa 21.4.2021 ilmaissut huolensa julkisen palveluvelvoitteen asettamisen seurauksista tilanteessa, jossa markkinalla on ylikapasiteettia. Huoltovarmuuskeskuksen näkemys koskee sekä rahti- että matkustajaliikennettä, jonka se katsoo voivan, tehokkaasti operoituna, tarjota palveluita ilman valtion tukea.

Finnlines kiittää mahdollisuudesta tuoda lausuntonsa esiin ja viittaa jo aikaisemmin, erityisesti 26.6.2020 Asetuksesta lausumaansa. Kaikki siinä todettu on edelleen ajankohtaista ja keskeistä kun valmistellaan alun perin lyhytaikaiseksi kaavailun Asetuksen voimassaolon jatkamista neljännen kerran. Nyt viimeistään olisi tarpeellista avoimesti ja syrjimättömästi arvioida tukitoimenpiteiden vaikutus meriliikennekuljetusten markkinan toimivuuteen, jossa markkinaehtoisuuden ja terveen kilpailun olisi oltava ensisijainen toimintatapa. Kuten Finnlines on tuonut esiin jo ensimmäisessä lausunnossaan, Suomi – Viro, Suomi – Saksa ja Suomi – Ruotsi merireitit ovat toisilleen vaihtoehtoisia ja toisiaan täydentäviä. Kokonaisuutena tarkastellen mainituilla reiteillä on koko koronakriisin ajan ollut täydet edellytykset markkinaehtoiseen toimintaan siten, ettei huoltovarmuus vaarannu. Tämä olisi pitänyt huomioida jo aikaisemmin, mutta viimeistään nyt on tämä ymmärrettävä, jotta vältetään pysyvät markkinahäiriöt ja kilpailun vääristyminen.

Finnlines Oyj

Pyökäri Mervi

Finnlines Oyj