

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Suomen Varustamot kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto ja pitää hyvänä, että valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään pitkäjänteisesti ja ennakoivasti. Pidämme päivitettyä suunnitelmaluonnosta pääosin kattavana ja hyvänä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksen nykytilakuvauksessa, toimintaympäristökuvauksessa on huomioitu hyvin turvallisuusympäristön perustavanlaatuinen muutos ja Suomen entisestään kasvanut riippuvuus merikuljetuksista, mutta mm. huoltovarmuuden ja varautumisen toimenpiteissä tämä näkyy heikosti.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Kansainvälinen yhteistyö (4.5.3)

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että ”Valtio vaikuttaa kansainvälistä ja Euroopan unionin lainsäädäntöä ja valtiosopimuksia valmisteltaessa sekä kansainvälisissä säätelyä tuottavissa järjestöissä, Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) ja Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO), aktiivisesti siten, että se tukee valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita sekä parantaa erityisesti Suomen

kansainvälistä saavutettavuutta ja kilpailukykyä ottaen huomioon Suomen sijainti unionin reunalla ja pitkät etäisyydet merkittävälle markkina-alueille Euroopan sisällä. Puhtaaseen siirtymään sekä tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin liittyvää säätelyä tulee tarkastella pienten toimijoiden ja jäsenmaiden näkökulmasta.” Pidämme tätä kirjausta hyvänä ja kannatettavana ja pidämme

tärkeänä, että Suomi toimii aktiivisesti kansainvälisessä vaikuttamisessa nämä näkökulmat huomioiden.

Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat (4.6)

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että talvimerenkulun rahoitusta nostetaan suunnittelukauden loppua kohti huomioiden kaluston ja jäänmurron palvelusopimusten uusimistarve. Valtion lisäkustannukset ovat noin 31 milj. € vuodessa nykyisten jäänmurron kustannusten lisäksi. Tämä kustannuslisä ei saa nostaa väylämaksuja kohdistuen varustamojen ja elinkeinoelämän kustannukseksi.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan hyvin, että meriliikenteessä vaihtoehtoisten polttoaineiden heikosta saatavuudesta ja korkeasta hinnasta johtuen IMO:n päästövähennystoimet ja EU:n toimet nostavat merkittävästi meriliikenteen kustannuksia, mikä voi vaikuttaa kilpailukykyyn. Suunnitelmaluonnoksessa todetaan myös, että politiikkatoimilla olisi mahdollista esimerkiksi edistää polttoaineiden saatavuutta tai vaikuttaa varustamojen ja sitä kautta asiakkaiden kustannuksiin.

Jäsenmaiden huutokauppatulojen käyttökohteita koskevat vaatimukset tiukentuivat vuoden 2024 alusta alkaen: jäsenmaiden tulee käyttää huutokauppatulot tai niitä vastaava summa 100 prosenttisesti päästöjä vähentäviin toimiin. Suunnitelmaluonnoksessa todetaan myös, että valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukykyyn

sekä huoltovarmuuden parantamiseksi. Tämä on erittäin tärkeä toimenpide, jonka toteuttamisen valmistelu tulisi käynnistää välittömästi.

Merenkulun sisällyttäminen EU päästökauppaan vuoden 2024 alusta lähtien sekä FuelEUMaritime vuoden 2025 alusta lähtien kasvattavat logistisia kustannuksia merkittävästi merikuljetuksista riippuvaiselle Suomelle ja vaikuttavat kansainväliseen saavutettavuuteemme. Kansallisia päästökauppatuloja tulisi kohdentaa meriliikenteen uusien ympäristöystävällisten polttoaineiden ja fossiilisten polttoaineiden hintaeron kaventamiseen siirtymäkaudella. Polttoaineiden hintaeron tasoittamisella siirtymäkaudella tasoitettaisiin kustannusrasitetta, vauhditettaisiin uusien polttoaineiden tuotantoa ja saatavuutta sekä vähennettäisiin merenkulun päästöjä.

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 kilpailukykyyn, vaikuttavuuden ja tasapuolisten toimintaedellytysten näkökulmasta. Alueellinen, usein toisistaan eroava sääntely heikentää kilpailukykyä ja vaikeuttaa alan toimintaa

sekä lisää kohtuuttomasti hallinnollista taakkaa. Suomen tulee vaikuttaa proaktiivisesti siihen, että EU päästökauppa poistetaan merenkulusta tai sitä sopeutetaan niin, että samoista päästöistä makseta kahteen kertaan, kun globaali taloudellinen ohjauskeino tulee voimaan.

Liikennejärjestelmän varautuminen, huoltovarmuus ja Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen (4.8.1)

Liikennejärjestelmä on erittäin tärkeässä roolissa huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden näkökulmista.

Suomen riippuvuus merikuljetuksista on korostunut entisestään Ukrainaan kohdistuvan Venäjän hyökkäyssodan alettua. 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.

Orpon hallitusohjelmassa on kirjattu mm. seuraavat linjaukset, joilla on merkitystä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa päivitettäessä: "Turvataan suomalaisen merenkulun ja kattavan satamaverkoston toimintaedellytykset, varmistetaan talvimerenkulun toimintaedellytykset, hallitus kiinnittää entistä suurempaa huomiota liikenneverkon toimintavarmuuteen ja kriisinkestävyyyteen sekä huolehditaan Suomen logistisesta kilpailukyvystä, saavutettavuudesta ja markkinoiden toimivuudesta yritysten toimintaedellytysten turvaamiseksi, kehittämiseksi ja investointien houkuttelemiseksi."

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa todetaan, että "Liikennejärjestelmän suunnittelussa ja huoltovarmuutta kehitettäessä on tarpeen huomioida väestöön ja talouselämään liittyvät huoltovarmuustarpeet siten kuin ne on määritelty huoltovarmuuslain (1390/1992) nojalla annetussa

huoltovarmuuden turvaamisesta annetussa valtioneuvoston päätöksessä (1048/2018)". Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista (568/2024) annettiin 24.10.2024. Tämä tulisi huomioida liikenne-järjestelmäsuunnitelmassa. Päivitetystä 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 päätöksessä todetaan mm. seuraavaa:.

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

Merikuljetusten merkitys Suomelle tunnustetaan suunnitelmassa hyvin, mutta toimenpiteissä merikuljetusten jatkuvuuden varmistaminen näkyy heikosti. Edellä kuvatut linjaukset päivitetystä valtioneuvoston päätöksessä huoltovarmuuden tavoitteista sekä hallitusohjelman linjaukset tulisi näkyä liikenne-järjestelmäsuunnitelman toimenpiteissä.

EU-rahoitus (4.10.2)

MFF-neuvotteluihin liittyen huolta herättää rahoituksen mahdollinen painottuminen pelkästään innovaatioihin. Infran rahoitus (ml jakeluinfra), vihreän siirtymän skaalautuvuus (ei vain ensimmäiset innovaatiot) ja pienten toimijoiden mahdollisuudet saada rahoitusta olisi syytä huomioida. Innovaatorahaston meriliikenteen kohdennetussa hauissa Suomen tulisi varmistaa, että hakukriteereissä on mukana jäävähvisteisuus (kuten ETS-direktiiviin on kirjattu) ja hakujen tulisi huomioida pienet toimijat sekä alusinvestoinnit skaalautuvasti.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

-

Muut huomiot?

-

Tuurnala Tiina
Suomen Varustamot ry