

Vaasa 21.4.2023

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM)
kirjaamo.tem@gov.fi

Viite: lausuntopyyntö diaarinumero VN/30314/2022, Arviomuistiot päästökauppadirektiivin toimeenpanosta (merenkulku)

WASALINEN LAUSUNTO

Wasaline kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto.

Wasalinen näkemyksen mukaan ns. saaripoikkeuksen käyttöön ottaminen Suomessa vääristäisi kilpailua Suomen ja Ruotsin välisessä rahti- ja matkustajaliikenteessä. Tästä syystä **Wasaline vastustaa** ns. saaripoikkeuksen käyttöön ottamista.

Kilpailun vääristyminen

Kilpailun vääristyminen on kuvattu yksityiskohtaisesti lausunnolla olevassa materiaalissa, saaripoikkeuksen tarkastelu 13.3.2023, dia 16, jossa todetaan seuraavaa:

"Taulukon 10 tarkastelussa päästöoikeuksien hankinnan kustannukset on siirretty kokonaan rahtiyksiköiden kuljetushintoihin. Keskimääräiseen kuljetushintaan (taulukko 4, dia 7) suhteutettuna lisämaksun vaikutus olisi 30-50%. Saaripoikkeuksen vaikutus rahtiyksikön kuljetushintaan olisi noin 20%.

Vain Ahvenanmaan kautta kulkeville reiteille kohdistuva saaripoikkeus on luonteeltaan tuen kaltainen ja vääristää kilpailua.

Saaripoikkeus myös mahdollistaa Ahvenanmaan kautta kulkevilla reiteillä toimiville laivayhtiöille (Finnlines, Viking Line, Tallink Silja) kohdistaa saaripoikkeuksen kautta saatua tukea esimerkiksi Helsinki-Tallinnan-reitin lipunhintoihin. Eckerö Linella vastaavaa mahdollisuutta ei ole, koska se ei liikennöi saaripoikkeuksen kohteena olevilla reiteillä".

Diassa 16 on myös kuvattu kuorma-autokuljetuksen reittivaihtoehdot ja hinnat Jyväskylä-Göteborg välillä. Kuvan mukaan kuljetusaika Vaasa-Uumaja reitillä ja Turku-Maarianhamina-Tukholma reitillä on saman suuruinen, mutta hinta Vaasa-Uumaja reitillä on 1900 e kun se saaripoikkeuksen kanssa olisi Turku-Maarianhamina-Tukholma reitillä 1600e.

Vaasa-Uumaja-reitti on elintärkeä rahdin kuljetusväylä Merenkurkun alueen yrityksille ja kansalaisille (työmatkaliikenne, opiskelijat jne). Merenkurkun liikenteellä on myös valtakunnallista merkitystä ja asiakasyrityksiä on sekä Ruotsissa että Suomessa koko maassa. Merenkurkun liikenteen osuus Ruotsin ja Suomen välisestä rahtiliikenteestä on viime vuosina kasvanut voimakkaasti ja rahdin markkinaosuus oli vuonna 2022 n. 7 %.

Saaripoikkeuksen soveltamisen vaikutus Vaasa-Uumaja reitin kilpailukykyyn ja kannattavuuteen tulisi olemaan hyvin suuri johtuen siitä, että Wasaline olisi Hanko-Nynäshamnin suoralla reitillä toistaiseksi liikennöivän Stena Linen ohella ainoa varustamo, joka maksaisi päästökaupasta Ruotsin ja Suomen välisessä liikenteessä.

Wasaline pitää välttämättömänä, että ns. saaripoikkeuksen käyttöön ottamista arvioitaisiin myös EU:n kilpailuoikeuden ja valtiontukisäännösten näkökulmasta.

Kilpailuoikeudellisten asioiden osalta Wasaline viittaa LVM:ssä 23.2.2023 järjestetyssä kuulemistilaisuudessa esitettyyn materiaaliin, joka on liitteenä.

Huoltovarmuus

Wasaline haluaa myös kiinnittää huomiota Suomen huoltovarmuuteen. Huoltovarmuuskeskuksen raportissa "Merenkulun huoltovarmuus ja Suomen elinkeinoelämä - toimintaympäristön tarkastelu vuoteen 2030" on Merenkurkun liikenne luokiteltu yhdeksi Suomen kauppamerenkulun pääväylistä (s.137).

Suomen NATO jäsenyyden myötä Suomi on myös mukana NATO:n huoltovarmuuskuljetuksissa. YLE:n NATO:n kuljetuksia koskevan uutisen (12.10.2022, Pitkien junien yö) mukaan "tällä hetkellä kontteja kulkee myös Vaasan ja Uumajan välillä liikennöivässä matkusta-autolautassa".

Valtiontukitarve

Wasaline pitää välttämättömänä, että mikäli saaripoikkeus päätettäisiin ottaa käyttöön Suomessa niin siinä yhteydessä olisi selvitettävä mahdollinen valtiontukitarve ja sen toteuttamisvaihtoehdot EU:n valtiontukisäännösten puitteissa poikkeuksen ulkopuolelle jääville reiteille. Merenkurkun liikenteen osalta olisi myös selvitettävä Ruotsin halukkuus mahdolliseen tuen maksamiseen.

Vuonna 1999 kun tax-free myynti loppui muilla kuin Ahvenanmaalla poikkeavissa laivoissa, Merenkurkun liikenne loppui kannattamattomana kokonaan muutamaksi kuukaudeksi.

Suomen ja Ruotsin valtio kuitenkin katsoivat liikenteen niin tärkeäksi, että liikennettä alettiin tukea verovarjoilla. Esimerkiksi vuonna 2005 tukea maksettiin 1,3 miljoonaa euroa (Kappale 2.4., Merenkurkun laivaliikenteen turvaamista koskevan strategian valmistelu, työryhmän loppuraportti, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 16/2012).

Valtiontukea koskevissa kysymyksissä Wasaline viittaa LVM:ssä 23.2.2023 järjestetyssä kuulemistilaisuudessa esitettyyn materiaaliin, joka on liitteenä.

Ahvenanmaan saavutettavuus

Päästökauppadirektiivissä ns. saaripoikkeuksen soveltamisen tavoitteena on varmistaa, että saaristojen meriliikenneyhteydet mantereelle säilyvät meriliikenteen päästökaupan käyttöönoton jälkeenkin ja ns. saaripoikkeusta voidaan soveltaa saariin, joihin ei ole tie tai rautatieyhteyttä mantereelta.

Lausunnolla olevissa muistioissa ei ole arvioitu ns. saaripoikkeuksen soveltamisedellytyksiä siitä näkökulmasta, että Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välillä on maantieyhteyttä vastaava saarien maantiet yhdistävä saaristolautojen verkosto.

Tässä asiassa Wasaline viittaa LVM:ssä 23.2.2023 järjestetyssä kuulemistilaisuudessa esitettyyn materiaaliin, joka on liitteenä.

Wasaline haluaa myös kiinnittää huomiota siihen, että päästökaupan vaikutukset Suomen merikuljetusten kustannuksiin tulevat olemaan suuret ja vaikutukset ulottuvat koko yhteiskuntaan.



Peter Ståhlberg
Toimitusjohtaja
Wasaline/NLC Ferry Ab

Liite: Powerpoint 23.2.2023 Borenius

Tiedoksi: Wasaline hallitus, Kvarken Link hallitus
Till kännedom: Wasaline styrelse, Kvarken Link styrelse

