

9.11.2021

Ympäristövaliokunta
YmV@eduskunta.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto eduskunnan ympäristövaliokunnalle; U 60/2021 vp valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin, markkinavakausvaranto-päätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen)

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää liikenne- ja viestintävaliokuntaa mahdollisuudesta antaa lausunto päästökauppaa koskevasta muutosehdotuksesta ja toteaa seuraavaa:

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy kirjelmän U 60/2021 vp linjauksiin. U-kirjelmä on valmisteltu ministeriöiden yhteistyönä ja liikenne- ja viestintäministeriö on vastannut erityisesti tieliikennettä ja meriliikennettä koskevista kysymyksistä.

U-KIRJELMÄN VAIKUTUSARVIONTIA TÄYDENTÄVÄT TIEDOT MERILIIKENTEESTÄ

U-kirjelmässä tuodaan esille 55-valmiuspaketin yksittäisten ehdotusten sekä ehdotusten yhteis- ja ristikkäisvaikutusten merkitys ja vaikutusten arvioinnin tärkeys. Liikenne- ja viestintäministeriö on täydentänyt U-kirjelmän valmistelun jälkeen vaikutusarviointeja, joita työstetään edelleen. Meriliikenteen päästökaupan vaikutuksista on saatu alla olevaa lisätietoa. Nämä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin kanssa työstetyt lisätiedot täydentävät U-kirjelmän tietoja meriliikenteen päästökaupan vaikutuksista.

Meriliikenteen päästökaupan kustannukset

Päästökaupan kustannuksiin vaikuttaa muiden päästövähennystoimien toteutuminen. Mitä vähemmän päästöjä, sitä alhaisemmat kustannukset päästökauppa aiheuttaa. U-kirjelmässä esitetty kustannusarvio huomioi alustavasti IMO:n hiili-intensiteettisäätelyn vaikutuksen päästökaupan kustannuksiin, mutta ei meriliikenteen vaihtoehtoisia polttoaineita koskevaa asetusehdotusta (FuelEU Maritime, U 51/2021 vp).

FuelEU Maritime vähentää päästöjä ja samassa suhteessa myös päästökaupan kustannuksia, mutta aiheuttaa toisaalta itsessään merkittäviä kustannuksia. Traficom on alustavasti arvioinut, että FuelEU Maritimen vaatimusten täyttäminen laskisi Suomen osalta ehdotuksen piiriin tulevan meriliikenteen päästöjä 11-14% vuodesta 2019 vuoteen 2030 ja 37-61% vuodesta 2019 vuoteen 2040. Vaihteluväli johtuu FuelEU Maritime -ehdotuksen mukaisista polttoaineiden päästökertoimista, jotka

kuvastavat elinkaaren aikaisia päästöjä¹. Arvion pohjana on kaksi esimerkkiä biodiesel –polttoaineista. Myös toimijoiden sopeutuminen päästökauppaan vähentämällä päästöjä laskisi päästökaupan kustannuksia. Tätä vaikutusta ei ole sisällytetty arvioon.

U-kirjelmän kustannusarviota on tarpeen täydentää myös matkustaja-autolauttaliikenteen (ropax) osalta, jonka päästöt eivät kokonaisuudessaan sisältyneet U-kirjelmän kustannuslaskelmaan. Osa lisäkustannuksista tulisi tältä osin kohdistaa matkustajille ja osa tavaraliikenteelle. Vuoden 2019 tietojen perusteella ropaxien vaikutusten sisällyttäminen arvioon kokonaisuudessaan lisäisi Suomen osalta päästökaupan piiriin tulevia päästöjä noin 18%.

Huomioiden sekä matkustaja-autolauttojen päästöt kokonaisuudessaan että FuelEU Maritime -ehdotuksen vaikutukset, päästökaupan piiriin tulevat päästöt olisivat siten Suomen tavarakauppaa ja matkustajia palvelevan meriliikenteen osalta 4,68-4,87 Mt vuonna 2030 ja 2,15–3,45 Mt vuonna 2040. Tämä tarkoittaisi 50 euron päästöoikeuden hinnalla 230–240 miljoonan euron vuosittaisia kustannuksia vuonna 2030 ja 110–170 miljoonan euron vuosittaisia kustannuksia vuonna 2040. Vastaavasti 80 euron päästöoikeuden hinnalla vuosittaiset kustannukset olisivat 370–390 miljoonaa euroa vuonna 2030 ja 170–280 miljoonaa euroa vuonna 2040. Päästöoikeuden tulevaan hintatasoon liittyy huomattavaa epävarmuutta. Tällä hetkellä päästöoikeuden hinta on noin 60 euron tasolla.

Jääluokitettujen alusten lisäkustannukset avovedessä ja jääolosuhteissa

Talvimerenkulku lisää polttoaineen kulutusta ja siten myös meriliikenteen suhteellisia kustannuksia verrattuna alueisiin, joilla jäävahvistettuja aluksia ei tarvita ja jäissä kulkua ei esiinny.

Alusten jäävahvistuksen (korkeimmat jääluokat) yksinään on arvioitu lisäävän polttoaineenkäyttöä ja kustannuksia avovedessä noin 5% vuositasolla. Suomen satamissa käyvistä aluksista noin 70% arvioitiin kuuluvan korkeimpiin jääluokkiin (IA ja IAS).

Suomeen suuntautuvan meriliikenteen jäissä kulkemisesta koituvia vuosittaisia kustannuksia voidaan arvioida karkeasti perustuen koko Itämeren koskeviin tietoihin. Tällöin on huomioitava, että jääolosuhteet Itämeren alueella vaihtelevat, ja Suomeen suuntautuvan meriliikenteen alukset navigoivat todellisuudessa keskimääräistä useammin jäissä Itämerellä. Lisäksi Suomeen suuntautuvan meriliikenteen reittien välillä on merkittäviä eroja siinä, kuinka suureksi jäissä kuljettu osuus muodostuu vuosittain.

Ilmatieteenlaitoksen tuoreen selvityksen mukaan Itämerellä 32% aluksista (yli 5000 GT) kulki keskimäärin jäissä 2009–2019. Vastaavasti jäissä kulku lisäsi jäissä kulkeneiden alusten yhteenlaskettua polttoaineen kulutusta vuosina 2009-2019 keskimäärin 7,8%.

¹ FuelEU Maritime huomioi elinkaaren aikaiset päästöt. Päästökaupassa huomioidaan vain aluksella syntyvät päästöt.

Huomioiden sekä alusten jäävahvistuksen vaikutus avovedessä että jäissä kulun vaikutuksen polttoaineen kulutukseen talvimerenkulun arvioidaan lisännen keskimäärin polttoaineen käyttöä Itämerellä vuosina 2009-2019 4-9 %. talven jääolosuhteista riippuen. Tämän perusteella voidaan arvioida, että talvimerenkulku aiheutti Suomeen suuntautuvalla meriliikenteelle välillä 2009-2019 vuosittain polttoaineen käytölle lisäkustannuksia 50–80 miljoonaa euroa. Arvio perustuu vuoden 2019 polttoaineiden kustannustasoon.

Talvimerenkulku sisältää arvioissa jäävahvistuksen vaikutuksen avovesissä liikuttaessa ja jäissä kulun. Talvimerenkulku aiheuttaa myös muita kustannuksia, joita ei ole tässä lausunnossa käsitelty. Näitä ovat järjestelmäkustannukset, investointikustannukset, viivästymisistä aiheutuvat kustannukset ym.

Talvimerenkulun aiheuttamat lisäkustannukset päästökaupassa

Talvimerenkulun vaikutuksia päästökaupan aiheuttamiin kustannuksiin Suomelle voidaan arvioida perustuen tietoihin talvimerenkulun keskimääräisestä vuosittaisesta vaikutuksesta polttoaineen kulutukseen. Arvio on laadittu vuodelle 2026, jolloin meriliikenne tulisi komission ehdotuksen mukaan ensimmäistä kertaa täysimääräisesti päästökaupan piiriin. Huomioiden FuelEU Maritime -ehdotuksen päästöjä vähentävän vaikutuksen talvimerenkulku aiheuttaisi 7–20 miljoonan vuosittaiset lisäkustannukset Suomeen suuntautuvalla meriliikenteelle päästökaupassa 50 euron päästöoikeuden hinnalla vuonna 2026. Vastaavasti vuosittainen kustannuslisä olisi 80 euron päästöoikeuden hinnalla 10–30 miljoonaa euroa vuonna 2026. Arvio perustuu Itämeren alueen keskimääräisiin tietoihin, joiden rajoitteet on todettu edellä.

Talvimerenkulku aiheuttaa lisäkustannuksia myös muiden meriliikennettä koskevien ehdotusten kohdalla muuta liikennettä suuremman polttoaineenkulutuksen vuoksi. Ehdotusten talvimerenkulkuun linkittyvät vaikutukset kumuloituvat aiheuttaen Suomeen suuntautuvalla meriliikenteelle suhteellisesti enemmän kustannuksia.

Niina Honkasalo
Erityisasiantuntija

Tuuli Ojala
Neuvotteleva virkamies

Laura Sarlin
Erityisasiantuntija