Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Päiväys/Datum
15.10.2021
Dnro/Dnr
TRAFICOM/492755/03.03.01/2021
Viite/Referens
U 60/2021 vp / Asiantuntijapyyntö

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin, markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen)

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (jäljempänä Traficom) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon mukaisesta valtioneuvoston U-kirjelmästä U 60/2021 vp.

Euroopan komissio antoi 14.7.2021 osana 55-valmiuspakettia päästökauppadirektiiviä (2003/87/EC) täydentävän direktiiviehdotuksen, jonka yhtenä tavoitteena on varmistaa, että nyt päästökaupan soveltamisalan ulkopuolella olevat meriliikenne, tieliikenne ja rakennukset osaltaan osallistuvat kustannustehokkaasti EU:n ilmastotavoitteen saavuttamiseen. Keinoksi komissio ehdottaa meriliikenteen päästöjen sisällyttämistä nykyiseen päästökauppaan sekä oman erillisen päästökauppajärjestelmän perustamista tieliikenteen ja rakennusten päästöille.

Valtioneuvoston U-kirjelmä on valmisteltu ympäristöministeriössä yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, valtiovarainministeriön ja valtioneuvoston kanslian kanssa. Traficom on osallistunut U-kirjelmän valmisteluun tukien liikenne- ja viestintäministeriötä koskien merenkulun päästökauppaa sekä uutta tieliikenteen ja rakennusten päästökauppaa, ja Traficom yhtyy valtioneuvoston kantaan. Ohessa lisäksi muutama Traficomin huomio U-kirjelmään liittyen.

Meriliikenteen päästökauppa

Traficom haluaa nostaa esiin, että merenkulun ympäristösääntelyssä käytetyt bruttovetoisuuden arvot ovat 400 ja 5000. Traficom haluaa korostaa sitä, että komission ehdottama kynnysarvo päästökaupan piiriin laskettaville aluksille, bruttovetoisuus 5000, määräytyy EU:n MRV-asetuksen perusteella. Se on myös sama kuin kansainvälisen merenkulkujärjestö IMOn Data Collection System (DCS) -järjestelmässä, jonka avulla arvioidaan globaalisti alusten käyttämä polttoaineiden määrä. Lisäksi alusten operatiivista hiili-intensiteettiä koskevat määräykset koskevat aluksia, joiden bruttovetoisuus on 5000 tai enemmän. Tämä raja-arvo myös takaa sen, ettei merenkulun sisällyttäminen EU:n päästökaupan piiriin muodosta liian suurta hallinnollista taakkaa pienille varustamoille tai hallinnolle.

Kansainvälisessä merenkulkujärjestö IMOssa neuvottelut markkinapohjaisista keinoista (esim. bunkkerimaksu, päästökauppa) vähentää alusten kasvihuonekaasupäästöjä ovat vasta alkamassa. On oletettavaa, että mikäli IMOssa päädytään päästökauppaan, kynnysarvoksi asetetaan 5000 bruttorekisteritonnia.

EU:n ja IMOn päästövähennyskeinojen yhdistäminen tulevaisuudessa puoltaa sitä, että pitäydyttäisiin komission ehdottamassa bruttovetoisuudessa 5000.

Samoin Traficom haluaa korostaa, että talvimerenkulun aiheuttama lisäys polttoaineen kulutuksessa tulisi huomioida, mikäli päästökauppa ulotetaan koskemaan myös merenkulun päästöjä. Tämä on erittäin tärkeätä Suomen kilpailukyvylle.

Ilmatieteen laitoksen arvion mukaan vv. 2009-2019 jäissä kulkeneiden alusten polttoaineen kulutus oli keskimäärin noin 8 % korkeampi kuin avovedessä purjehtineiden alusten polttoaineen kulutus. Mikäli merenkulku sisällytetään EU:n päästökauppajärjestelmään, tulisi edellä mainittu Traficomin mielestä ottaa huomioon päästökaupasta mahdollisesti annettavissa määräyksissä.

Traficom arvioi, että tarkastelussa oleva merenkulun päästökauppa saattaisi toteutuessaan laajentaa Traficomille kuuluvia viranomaistehtäviä.

Uusi tieliikenteen ja rakennusten päästökauppa

Traficom pitää tärkeänä U-kirjelmässä esitettyä huomiota siitä, että uudesta tieliikenteen ja rakennusten päästökaupasta tarvitaan lisätietoja ja tarkempia vaikutusarvioita. Erityisesti uuden päästökaupan päästöoikeuden hintatason arvioita ja näitä vastaavia kustannus-, kysyntä- ja päästövähennysvaikutusten arvioita tulisi täydentää, mukaan lukien jäsenvaltiotasolle ulotetut tarkastelut. Samoin tulisi täydentää arvioita hallinnollisista vaikutuksista.

Traficom haluaa myös korostaa U-kirjelmässä kuvattua tilannetta, jossa uuden tieliikenteen ja rakennusten päästökauppaan kuuluvien kahden sektorin ilmastotoimia ajetaan nykyisellään ja tulevaisuudessa useilla eri ohjauskeinoilla EU- ja kansallisella tasolla. Toimia tulisi tarkastella myös kokonaisuutena ja yhteisvaikutukset huomioiden, jotta varmistetaan ilmastotavoitteiden saavuttaminen kustannustehokkaalla ja sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla. Toimenpidekokonaisuuksien tarkastelu on erityisen tärkeää päästökaupan kontekstissa, sillä uutta tieliikenteen ja rakennusten päästökauppaa ehdotetaan useita jo käytössä olevia toimia täydentävänä mekanismina. Muut toimet vaikuttavat päästökaupan toimintaan esimerkiksi päästöoikeuksien hinnanmuodostuksessa.

Traficom yhtyy valtioneuvoston kantaan siitä, että on pyrittävä välttämään tarpeettomia päällekkäisiä ohjauskeinoja, mutta haluaa tuoda esille myös sen, että suunnitelmallisesti ja tehokkaasti toisiaan täydentävillä ohjauskeinoilla voidaan saavuttaa merkittäviä synergiaetuja.

Jarkko Saarimäki
Ylijohtaja

Anita Mäkinen
Johtava asiantuntija

Heidi Auvinen
Erityisasiantuntija

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 15.10.2021. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Saarimäki Jarkko
Ylijohtaja

Auvinen Heidi
Erityisasiantuntija