19.10.2021

Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle; U 60/2021 vp valtioneuvoston kirjelmä 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 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-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.

U-KIRJELMÄN VAIKUTUSARVIONTIA TÄYDENTÄVÄT TIEDOT

<u>Meriliikenteen päästökaupan kustannukset</u>

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

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite: Eteläesplanadi 16, Helsinki
Postiosoite: PL 31, 00023 Valtioneuvosto
Puhelin: 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

kuvastavat elinkaaren aikaisia päästöjä[1]. Arvion pohjana on kaksi esimerkkiä biodiesel –polttoaineista. Päästökertoimien tulkintaan liittyy epävarmuuksia.

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 kustannuksia voidaan arvioida perustuen koko Itämerta koskeviin tietoihin. Ilmatieteenlaitoksen tuoreen selvityksen mukaan Itämerellä 32% aluksista (yli 5000 GT) kulki keskimäärin jäissä 2009–2019. Vastaavasti jäissä kulku lisäsi polttoaineen kulutusta näillä aluksilla keskimäärin 7,8%.

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

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

Talvimerenkulun aiheuttamat lisäkustannukset päästökaupassa

Talvimerenkulun vaikutuksia päästökaupan aiheuttamiin kustannuksiin voidaan arvioida perustuen tietoihin talvimerenkulun 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 suuntautuvalle meriliikenteelle päästökaupassa 50 euron päästöoikeuden hinnalla vuonna 2026. Vastaavasti vuosittainen kustannuslisä olisi 80 euron päästöoikeuden hinnalla 10–30 miljoonaa euroa vuonna 2026.

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

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

Niina Honkasalo
Erityisasiantuntija

Tuuli Ojala
Neuvotteleva virkamies

Laura Sarlin
Erityisasiantuntija