VALTIOVARAINMINISTERIÖ
FINANSMINISTERIET

HE 71/2023 vp

ATRO ANDERSSON, ERITYISASIANTUNTIJA
LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNTA
7.11.2023

Valtiovarainministeriön näkemyksiä

- Ilmastonmuutoksen hidastamisen ja päästöjen vähentämisen kannalta on kannatettavaa, että EU:ssa pyritään vähentämään päästöjä nopeammin ja kunnianhimoisemmin kuin globaaleissa organisaatioissa.
- Kuitenkin lento- ja meriliikenteessä Suomen tulee pyrkiä edistämään globaaleita tavoitteita ja aikanaan varmistaa, ettei päästöjen vähentämiseen pyritä päällekkäisin järjestelmin, EU-tasolla ja globaalisti.
- Hallituksen esityksessä todetaan, että saaripoikkeuksen soveltaminen voi heikentää päästökaupan vaikutusta meriliikenteen päästöjen vähentämiseen, sillä päästöoikeuksien hankkimisesta johtuva taloudellinen kannustin vähentää päästöjä puuttuu väliaikaisesti Ahvenanmaa–Manner-Suomi välin matkustaja-autolautoilta.
- On tärkeää, että hallituksen esityksessä todetaan myös, että saaripoikkeuksen hyödyntäminen vaikuttaa kuljetusten toimintaympäristön tasapuolisuuteen ja kilpailuun voimassaoloaikanaan.

Täydentäviä huomioita vaikutusten arviointiin

- Yleisesti ottaen hallituksen esityksessä on käsitelty vaikutusten arvioita kattavasti ja epävarmuudet huomioiden.
- Vaikutukset merenkulun kustannuksiin on arvioitu staattisesti siten, että on laskettu päästökaupan piiriin tulevien päästöjen lukumäärä ja laskettu tästä koituva staattinen kustannusten lisäys, joka on 400-500 milj. euroa vuonna 2026.
- Arviossa ei kuitenkaan oteta kantaa kustannusten kohtaantoon tai mahdollisiin dynaamisiin vaikutuksiin, jotka voivat pienentää lopullista kustannusvaikutusta merkittävästi.

Täydentäviä huomioita vaikutusten arviointiin

- Varustamot pyrkivät luonnollisesti siirtämään päästökauppakustannukset osittain tai kokonaan rahti- ja matkustaja-asiakkaiden maksettavaksi. Osan lopullisesta kustannusten lisäyksestä kantavat siis varustamot ja osan niiden matkustaja- ja rahtiasiakkaat.
- Dynaamisten vaikutusten arvioinnissa voidaan hyödyntää rikkidirektiivin kustannusvaikutuksista tehtyä jälkiarviointia vuodelta 2017.
- HE 86/2014:
  - Suomen ulkomaankaupan kustannukset kasvavat 400-600 milj. eurolla vuodessa siksi, että matalarikkinen polttoaine on korkearikkistä kalliimpaa.
  - Mikäli käytetään raskasta ja runsasrikkistä polttoainetta yhdistettynä rikkipesuriin, investointi- ja käyttökustannuksista muodostuva lisäkustannus olisi arviolta 120-140 milj. euroa vuodessa.

Täydentäviä huomioita vaikutusten arviointiin

- VN TEAS 55/2017: Merenkulun kansainvälisen ilmasto- ja ympäristösääntelyn vaikutukset Suomen elinkeinoelämälle:
  - Rikin oksidipäästöjen (175 milj. euroa) sekä typen okisidien (34 milj. euroa) sääntelyn kokonaisvaikutus vuosina 2013-2025 yhteensä 209 milj. euroa tai n. 16 milj. euroa vuodessa siten, että vaikutus on selvästi korkeampaa sääntelyn alkuvaiheessa ja vaikutus pienenee loppua kohden.
  - Niin sanottu Suomi-lisä eli maantieteestä johtuva kilpailijamaita suurempi kustannusten lisäys arviolta 2-3 milj. euroa vuosi, joka kääntyy parantuneen alustehokkuuden myötä kilpailueduksi pitkällä aikavälillä.
- Rikkisääntelyn vaikutusten perusteella staattinen kustannuslaskenta ei kerro koko kuvaa sääntelystä aiheutuvasta kustannusten lisäyksestä, sillä tämän tiedon valossa lopullinen kustannusten lisäys jää huomattavasti staattista arviota pienemmäksi.
- Varustamot voivat sopeutua kustannusten nousuun ja hakea kilpailuetua uusimalla kalustoa, optimoimalla reittejä, pienentämällä nopeuksia ja siten polttoaineen kulutusta ja niin edelleen.

Täydentäviä huomioita vaikutusten arviointiin

- Koska kyseessä on EU-tasoinen sääntely, nousevat kustannukset kaikkialla, mikä tasaa suhteellisia vaikutuksia Suomen kilpailukykyyn.
- Keskeistä on ns. Suomi-lisä eli se kustannusten nousu, joka johtuu Suomen maantieteellisestä sijainnista ja joka nostaa kustannuksia Suomessa muita jäsenmaita enemmän ja aiheuttaa siten kielteisiä vaikutuksia mm. kotimaiselle teollisuudelle.
- Rikkidirektiivin kokemusten perusteella Suomi-lisä jää murto-osaan staattisesti arvioinnista.
- VATT lausunto arviomuistiosta: Lentoliikenteen osalta tutkimustietoa käytettävissä niukasti, mutta sama peruslogiikka pätee; kohonneita kustannuksia pyritään siirtämään lippujen hintoihin ja kustannukset kasvavat myös muissa EU-maissa.
- Suomen ja Keski-Euroopan välillä vain vähän vaihtoehtoja lentämiselle, minkä vuoksi yhtiöt voivat vyöryttää tehokkaasti kustannusten nousun hintoihin.

Kompensaatiotoimenpiteitä meriliikenteelle

- Hallituksen esityksessä ehdotetaan otettavaksi käyttöön ns. Saaripoikkeus, jonka avulla vältetään osa (arviolta 18,1 milj. euroa) sääntelystä koituvista kustannusten lisäyksestä.
- Lisäksi merenkurkun tukemiseen esitetään hallitusohjelmassa 2 milj. euron lisäystä saaripoikkeuksen voimassaolon ajaksi.
- Vuodelle 2024 ja 2025 osoitetaan lisäksi yhteensä 600 000 euroa, jolla on tarkoitus hankkia ostopalveluna huoltovarmuuden kannalta kriittistä tavaraliikennettä Ahvenanmaan ja mantereen välillä.