

Asia: VN/30314/2022

Arviomuistiot päästökauppadirektiivin toimeenpanosta (kiinteät laitokset, merenkulku ja lentoliikenne)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Pidämme hyvänä ja kannatettavana asiana pyrkimyksiä päästöjen vähentämiseen kaikkien toimialojen osalta. Kuten arviomuistiossa on todettu, merenkulku on omalta osaltaan jo pyrkinyt vähentämään päästöjä ja asettanut tavoitteita niiden osalta alan toimijoille myös omissa kansainvälisissä järjestöissään.

Tulee kuitenkin huomioida, ettei merenkulussa tällä hetkellä ole käytettävissä sellaista teknologiaa, joilla päästöjä saataisiin merkittävästi vähennettyä – etenkin jo olemassa olevilla aluksilla. Laivojen elinkaari on n. 30–40 vuotta ja uudet laivat ovat merkittävä investointi. Myöskään puhtaita polttoaineita, jotka olisivat alalla siten keskeinen päästövähennyskeino, ei ole riittävästi tarjolla, jotta laivayhtiöt voisivat ryhtyä niitä käyttämään fossiilisten polttoaineiden sijasta. Lisäksi puhtaiden polttoaineiden hinnat ovat tällä hetkellä erittäin kalliita johtuen juuri mm. vähäisestä tuotantokapasiteetista. Näin ollen vihreä siirtymä laivaliikenteessä tapahtuu sillä vauhdilla, kun puhtaiden polttoaineiden ja teknologioiden saatavuus paranee. Kuten arviomuistiossakin todetaan, päästöjen vähentämisen odotetaan toteutuvan vuoteen 2030 mennessä enemmän muilla päästökaupasektoreilla kuin meriliikenteessä.

Päästökauppadirektiivi sisältää saaripoikkeuksen, jonka mukaan jäsenvaltio voi päättää, ettei soveltamisalaan kuulu matkustaja-autolauttojen tai muiden matkustaja-alusten kuin risteilijöiden matkat alle 200 000 asukkaan saarella sijaitsevan sataman ja samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan sataman välillä. Saaripoikkeusta on mahdollista soveltaa päästökaupan alusta vuoden 2030 loppuun asti. Suomi voi soveltaa poikkeusta Ahvenanmaahan, ja Tallink Silja Oy katsoo, että Suomen tulisi ottaa Ahvenanmaan saaripoikkeus käyttöön.

Saaripoikkeus varmistaisi osaltaan Suomen huoltovarmuutta useampien varustamoiden ja laivojen liikennöidessä Ahvenanmaan kautta Suomeen ja Suomesta ulkomaille. Se myös osaltaan auttaisi varmistamaan henkilöliikenteen monipuolista reittivalikoimaa saaren asukkaille sekä turisteille. Sillä jo nyt on havaittavissa, mikäli reitit eivät ole kannattavia, kasvaa paine laivoja siirtämiselle niiltä pois. Mikäli päätöksiä siirroista tehdään, ovat ne lähtökohtaisesti pitkäaikaisia, eivätkä helposti peruutettavissa, vaikka tarvetta siihen sittemmin havaittaisiin. Kuten arviomuistiossa todetaan, Ahvenanmaan maakuntahallituksen näkemys on, että saaripoikkeuksen hyödyntäminen voisi merkittävästi lieventää päästökaupan negatiivisia vaikutuksia maakunnan kansantalouteen ja saavutettavuuteen.

Saaripoikkeus ei myöskään vääristä kilpailua. Rahti ja logistiikkaketjut käyttävät pääasiallisesti sellaisia luotettavia reittejä, joissa ajankäyttö on optimoitu. Siksi ei ole todennäköistä, että saaripoikkeuksen vuoksi esimerkiksi Pohjois-Ruotsiin suuntautuva liikenne tai muu liikenne, joka tällä hetkellä käyttää yhteysväliä Vaasa – Uumaja, siirtyisi sieltä pois tai muultakaan reitiltä vain päästökseen saaripoikkeuksen alaiselle reitille. Saaripoikkeusta sovelletaan myös vain välillä Manner-Suomi – Ahvenanmaa, joten näin ollen merkittävä osa Ahvenanmaan kautta kulkevasta liikenteestä jää joka tapauksessa poikkeuksen ulkopuolelle. Lisäksi Ahvenanmaan kautta kulkevat reitit ovat etäisyyksiltään huomattavasti pidemmät verrattuna esim. Vaasa – Uumaja väliin, joten myös syntyvät päästöt ovat ko. reiteillä suuremmat, mikä lisää Ahvenanmaan kautta kulkevien reittien kustannuspainetta. Tallink Silja Oy myös katsoo, että saaripoikkeusta käyttöönotettaessa, lainsäätäjä pystyy lainsäädännöllisin toimin sääntelemään asian tilaa niin, että saaripoikkeuksen kustannusvaikutus kohdistuisi nimenomaisesti vain sille tarkoitetulle yhteysvälille.

Pitää paikkansa, että saaripoikkeuksesta tulisivat hyötymään luonnollisesti eniten matkustaja-autolautat, jotka Ahvenanmaan kautta operoivat. Tulee kuitenkin muistaa, että ko. alukset ovat myös ne, jotka koronapandemian aikana kärsivät suurimmat haitat ja tappiot, joista moni varustamo yhä yrittää selvittää.

Lopuksi

Lausunnonantaja katsoo, että saaripoikkeus ei hidasta vihreää siirtymää, koska meriliikenteessä vihreäsiirtymä ei vielä tällä hetkellä ole mahdollinen – oli saaripoikkeusta tai ei. Mikäli kustannuspainetta kasvatetaan päästöoikeuksien ostolla, voi vaikutus olla päin vastainen, kun varoja ei mm. ole käytettävissä siinä määrin tällä hetkellä vielä kalliisiin vihreisiin polttoaineisiin.

Kuusinen Nea
Tallink Silja Oy