

Asia: VN/30314/2022

## **Arviomuistiot päästökauppadirektiivin toimeenpanosta (kiinteät laitokset, merenkulku ja lentoliikenne)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Päästökaupan vaikutukset – lausunto päästökauppadirektiivin toimeenpanosta

Arviomuistio meriliikenteen sisällyttämisestä päästökauppaan

Pohjanmaan liitto esittää kunnioittavasti seuraavaa meriliikenteen päästökauppaa käsittelevästä arviomuistiosta:

- Arviomuistion pohjalta on erittäin todennäköistä, että meriliikenteen päästökauppaan liittyvästä saaripoikkeuksen käyttöönottamisesta seuraa kilpailutilanteen vääristymistä
- Kilpailun vääristymisestä seuraa puolestaan kielteisiä vaikutuksia Suomen huoltovarmuuteen.
- Saaripoikkeuksen käyttöönotto uhkaa päästökauppalain toimeenpanon tarkoitussidonnaisuutta.
- Saaripoikkeuksen käyttöönotto vaikeuttaa Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Esitämme tähän vedoten, ja alla olevien perustelujen mukaan, että päästökauppalainsäädännön valmistelussa päädyttäisiin siihen, että saaripoikkeusta ei otettaisi meriliikenteen päästökaupassa käyttöön. Päästökaupan toimeenpanon tarkoitussidonnaisuuden lisäksi korostamme, että vaikutusten tulee olla mahdollisimman neutraaleja kilpailutilanteen näkökulmasta. Kilpailutilanteen vääristämisellä ei saa myöskään vaarantaa muita yhteiskunnallisia tarpeita, kuten huoltovarmuuden edistämistä.

Saaripoikkeuksen käyttöönoton aiheuttaa kilpailutilanteen vääristymistä

Saaripoikkeuksen kansallinen käyttöönotto tarkoittaisi, että Merenkurkun kautta tapahtuva meriliikenne jäisi poikkeuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä aiheuttaisi sekä kilpailu- että valtioneuvoston oikeudellisesti ongelmallisen kilpailuvääristymän. Merenkurkussa reitillä Vaasa–Uumaja ropaxliikennettä ympärivuotisesti harjoittava Wasaline olisi ainoa laivanvarustamo, jonka tulisi saaripoikkeuksen kansallisen käyttöönoton jälkeen maksaa päästökaupasta Suomen ja Ruotsin välisessä meriliikenteessä. Tästä aiheutuisi varustamolle merkittäviä taloudellisia menetyksiä ja meriliikennöinnin huomattavaa vähentymistä erityisesti rahtiliikenteen hakeutuessa kustannussyistä muille reiteille.

Arviomuistioissa saaripoikkeuksen tarkastelusta esitetään arvio matkaa kohden tarvittavasta lisätulosta, jolla laivayhtiöt voisivat kattaa päästöoikeuksien hankinnan lisäkustannukset eri reiteillä suoraan matkalipun hintoihin vietyinä. Samalla arvioidaan vaikutus matkojen kysyntään eräillä yhteysväleillä molempiin liikennöintisuuntiin vuonna 2026, jos lisäkustannus siirretään kokonaan henkilömatkustajille. Suomen ja Ruotsin välisillä matkoilla lisähinnat olisivat 5,90–8,00 euroa/matka ilman saaripoikkeusta ja noin puolet siitä saaripoikkeuksen kanssa. Analyysin perusteella voidaan myös todeta, että matkustajamäärän muutos Vaasa-Uumaja-yhteysvälin kohdalla merkitsisi 8,1 % alenemista, toiseksi eniten tarkastelluista yhteysväleistä.

Analyysi on osittain puutteellinen. Olettamuksia pitää siksi tarkastella syvällisemmin. Analyysi vapaa-ajan matkustamisesta lähtee siitä, että kysynnän hintajousto on samanlainen kaikkialla. Inelastinen hintajousto voi päteä matkoihin, jotka ovat vapaa-ajan matkoja, joissa matkapäätökseen vaikuttavat hinnan lisäksi palvelujen laatu ja määrä sekä esimerkiksi viihdetarjonta, mutta tarjontakokonaisuus ei ole samanlainen kaikkialla. Tämän lisäksi voidaan todeta, että rahtiliikenne on kovasti kilpailtu ala. Saaripoikkeuksen vaikutus tulee olemaan suuri Wasalinen kohdalla, mikä on suoraan pääteltävissä päästökaupan hintatiedoista rahtiliikenteeseen (LVM:n ppt-liite s. 16), ja jonka analyysissä todetaankin vain Ahvenanmaan kautta kulkeville reiteille kohdistuvan saaripoikkeuksen olevan luonteeltaan tuen kaltainen ja vääristävän kilpailua. Tämän johdosta riski on ilmeinen, että arviomuistion analyysi aliarvioi kokonaisvaikutukset Wasalinen liikenteeseen, jossa rahtiliikenteen merkitys on todella suuri. Lopputulema saaripoikkeuksen käyttöönottamisesta tulisikin olla, että kielteiset vaikutukset olisivat kohtuuttoman suuria Vaasa–Uumaja-yhteysvälin kohdalla. Toteamme myös, että LVM:n ppt-liitteen taulukossa 8 on virheitä yhteysvälien kohdalla.

Kilpailuvääristymää seuraavan markkinapuutteen korjaaminen edellyttäisi valtioneuvoston toimenpiteitä, koska se ei perustuisi markkinamekanismin häiriöttömään toimintaan, vaan merenkulun kilpailuolosuhteita vääristävään julkiseen toimenpiteeseen. Koska kyse olisi yksinomaan jäsenvaltion toiminnasta johtuvasta keinotekoisesta markkinahäiriöstä, sen korjaamiseen tulisi soveltaa SGEI-valtioneuvoston sääntelyä (Services of General Economic Interest). Tämän lisäksi menetettäisiin ne päästökauppatulot, jotka jäisivät saamatta päästökaupasta vapautetusta liikenteestä.

Päästökauppain toimeenpanon tarkoitussidonnaisuus ei täyty

Tarkoitussidonnaisuus on yksi hallinnon keskeisiä oikeusperiaatteita. Se sisältää yleisen velvollisuuden käyttää toimivaltaa vain siihen tarkoitukseen, johon se on lain mukaan määritelty tai tarkoitettu käytettäväksi. Ensinnäkin voidaan todeta, että päästökauppain tarkoitus on vähentää päästöjä. Päästöt, ja sen takia myös päästökauppatulot, olisivat meriliikennettä käsittelevän arviomuistion mukaan suurimmat Manner-Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi-yhteysväleillä. Tarkoitussidonnaisuus-periaatteen mukaista olisikin kohdistaa päästökauppain toimenpiteitä kyseisille yhteysväleille.

Saaripoikkeuksen tarkoitus on puolestaan varmistaa, että saarten meriliikenneyhteydet mannermaalle säilyvät meriliikenteen päästökaupan käyttöönoton jälkeenkin. Suomessa saaripoikkeusta sovellettaisiin Manner-Suomen ja Ahvenanmaan maakunnan väliseen meriliikenteeseen. Suomen valtio ylläpitää julkisilla varoilla Ahvenanmaan saaristolauttoja, jotka yhdistävät saaristokunnat Manner-Ahvenanmaahan sekä Manner-Suomeen. Tämä saaristoliikenne ei ole uhattuna, koska se ei olisi arviomuistion mukaan meriliikenteen päästökaupan piirissä. Täten saaripoikkeuksen kansalliselle käyttöönotolle ei olisi siten perusteita. Tarkoitussidonnaisuuden periaatteen mukaan saaripoikkeusta ei voida käyttää edistämään muita tarkoituksia. Arviomuistioissa todetaan myös, että valtaosa Manner-Suomen ja Ruotsin välisistä matkoista on vapaa-ajan matkoja, joissa matkapäätökseen vaikuttavat hinnan lisäksi palvelujen laatu, viihdetarjonta ja ostosten verovapaus (tax-free). Matkustajien keskimääräisen rahankäyttöön laivalla suhteutettuna lisämaksun vaikutus olisi 5 % suuruusluokkaa.

Pohjanmaan liiton mielestä arviomuistioissa esiintyy myös pohdintoja, joiden objektiivisuus voidaan kyseenalaistaa. Arviomuistiossa tuodaan esimerkiksi esille (s. 19), että ”Varustamot voivat siirtyä liikenneimään uusille ja siten myös saaripoikkeuksen piiriin sisältyville reiteille, joten saaripoikeus ei tässä mielessä suosi tiettyjä varustamoja”. Tällainen pohdinta on päästökauppain toimeenpanon tarkoitussidonnaisuuden kannalta kohtuuton. Tarkoituksena ei ole lisätä liikennettä saarien kautta, vaan välttää merkittävää ympäristökuormitusta Suomen herkillä saaristoalueilla. Pohjanmaan liiton mielestä viranomaiset ylittävät toimivaltansa, jos saaripoikeus otetaan käyttöön arviomuistiossa esiintyvien perustelujen mukaisesti

Saaripoikeus heikentää huoltovarmuutta ja ilmastotavoitteiden saavuttamista

Huoltovarmuuskeskus on luokitellut raportissaan Merenkulun huoltovarmuus ja Suomen elinkeinoelämä – toimintaympäristön tarkastelu vuoteen 2030 Merenkulun liikenteen yhdeksi Suomen kauppamerenkulun pääväylistä ja pitää Merenkulun huoltovarmuutta Suomelle elintärkeänä. Myös arviomuistiossa todetaan, että Vaasa-Uumaja-yhteysväli on huoltovarmuuden kannalta merkityksellinen varsinkin Itämeren meriliikenteen häirintätilanteessa. Tämä näkökulma on nykyisessä maailmanpolitiikan tilanteessa todella huomionarvoinen ja se on syytä ottaa

lakivalmistelussa vakavasti. Kilpailutilanteen vääristymisen aiheuttamalla markkinapuutteella olisi Merenkurkun meriliikenteen osalta kielteinen vaikutus kansalliseen huoltovarmuuteen.

Saaripoikkeuksen käyttöönotto vaikeuttaisi myös Suomen erittäin kunniahimoisten päästötavoitteiden saavuttamista. EU on sitoutunut tavoittelemaan hiilineutraaliutta vuoteen 2050 mennessä ja pyrkii leikkaamaan ilmastopäästöjä 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Suomi ajaa kunnianhimoisia ilmastotavoitteita kansallisesti, yhteispohjoismaisesti, EU:ssa ja globaalisti. Suomen tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2035. Edellä mainittujen tavoitteiden näkökulmasta saaripoikkeuksen käyttöönotto antaisi ristiriitaisen kuvan Suomen sitoutumisesta päästöjen vähentämiseen ja ilmastotavoitteidensa saavuttamiseen.

Brandt Mats

Österbottens förbund Pohjanmaan liitto Regional Council of Ostrobothnia

Riusala Kimmo

Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto