



Saaripoikkeuksen arviointi

13.3.2023

Johdanto

Euroopan unioni on heinäkuussa 2021 voimaan tulleessa ilmasto-laissa määritellyt sitovat tavoitteet olla hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä ja vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta.

Euroopan komissio julkisti niin kutsutun 55-valmiuspaketin ilmastolain tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavista lakimuutoksista. 55-valmiuspaketissa on kolme merenkulkuun merkittävästi vaikuttavaa aloitetta:

1. Merenkulun sisällyttäminen EU:n päästökauppaan, joka tuo liikennöitsijöille veloitteen ostaa ja luovuttaa päästöoikeuksia laivojensa tuottamien kasvihuonekaasupäästöjen mukaisesti
2. Fuel EU Maritime, jolla edistetään vaihtoehtoisten ja uusiutuvien polttoaineiden käyttöä merenkulussa
3. Energiaverodirektiivin uudistus, joka asettaisi merenkulun polttoaineen verolliseksi EU:n sisällä.

Merenkulun sisällyttämisestä päästökauppaan on saavutettu alustava neuvottelutulos joulukuussa 2022. Merenkulun päästökauppa tulee voimaan vuoden 2024 alusta porrastetusti. Se koskee yli 5 000 bruttotonnin (GT) aluksia.

Neuvottelutulokseen sisältyy kansallinen mahdollisuus ottaa käyttöön nk. *saaripoikkeus*, jonka voimassa ollessa Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välisen matkustaja-alusliikenteen aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt olisivat päästökaupan ulkopuolella väliaikaisesti vuodesta 2024 vuoteen 2030 asti.

Tässä työssä on laskettu suuntaa-antavasti Ahvenanmaata palvelevan matkustaja-alusliikenteen hiilidioksidipäästöt. Sen pohjalta on tehty laskennallisia arvioita päästökaupan ja saaripoikkeuksen vaikutuksista Ahvenanmaan kautta kulkevassa matkustaja-alusliikenteessä ja vertailun vuoksi eräillä muilla reiteillä

- laivayhtiöiden tarvitsemien päästöoikeuksien hankintakustannuksiin
- henkilö- ja rahtipalveluiden hinnoitteluun
- Ahvenanmaan saavutettavuuteen
- laivayhtiöiden talouteen
- Ahvenanmaan kansantalouteen
- Suomen ja Ruotsin välisten kuljetusreittien kilpailuasetelmaan.

Laskelmat ja selostuksen on tehnyt Heikki Metsäranta, Wuutis Oy. Työtä on ohjannut Juha Tervonen, liikenne- ja viestintäministeriö.

Tarkastelun kohteena oleva alusliikenne

Tarkastelun kohteena on ensisijaisesti sellainen Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välinen matkustaja-alusliikenne, joka liitetään EU:n päästökauppajärjestelmään vuoden 2024 alusta ja joka voisi kuulua saaripoikkeuksen piiriin Manner-Suomen ja Ahvenanmaan väliseltä osuudeltaan vuosina 2024–2030. Tämä liikenne on käytännössä Suomen ja Ruotsin välistä Ahvenanmaan kautta kulkevaa säännöllistä reittiliikennettä ja siksi reittejä tarkastellaan kokonaisuutena. Tämä tarkoittaa seuraavia reittejä:

1. Helsinki–Maarianhamina/Långnäs–Tukholma, jota liikennöivät Viking Line ja Tallink Silja.
2. Turku–Maarianhamina/Långnäs–Tukholma/Kapellskär, jota liikennöivät Viking Line ja Tallink Silja.
3. Naantali–Långnäs–Kapellskär, jota liikennöi Finnlines.

Lisäksi tarkastellaan sellaista Ahvenanmaata palvelevaa alusliikennettä, joka liitetään EU:n päästökauppajärjestelmään, mutta ei voisi kuulua saaripoikkeuksen piiriin. Tämä tarkoittaa seuraavia reittejä:

4. Eckerö–Grisslehamn, jota liikennöi Eckerö Line
5. Tukholma–Maarianhamina, jota liikennöi Viking Line.
6. Tallinna–Maarianhamina–Tukholma, jota liikennöi Tallink Silja.
7. Långnäs–Naantali-rahtilinjaliikenne (roro), jota liikennöi Ab Lillgaard.

Vertailun vuoksi tarkastellaan sellaista päästökauppaan liitettävää Itämeren matkustaja-alusliikennettä, joka tarjoaa reittien 2–3 kanssa vaihtoehtoisen meriyhteyden Suomen ja Ruotsin välillä. Tämä tarkoittaa seuraavia reittejä:

8. Vaasa–Uumaja, jota liikennöi Wasaline.
9. Helsinki–Tallinna, jota liikennöivät Tallink Silja, Eckerö Line ja Viking Line.

Stena Linen reittiä Hanko–Nynäshamn ei tarkastella, koska liikennöinti alkoi vasta helmikuussa 2022 eikä alusten päästöistä ja kuljetusmääristä ole vielä vertailukelpoisia tietoja.

Suomen ja Ruotsin välisessä matkustaja-alusliikenteessä on tapahtunut päästökaupan ja saaripoikkeuksen arvioinnin kannalta merkittäviä muutoksia viime vuosina:

- Viking Line myi välillä Helsinki–Maarianhamina–Tukholma liikennöineen Mariellan Korsikalle vuonna 2021.
- Viking Line myi välillä Maarianhamina–Tukholma liikennöineen Rosellan Kreikkaan vuonna 2022.
- Tallink Silja on vuokrannut Turku–Tukholma-reitillä liikennöineen Galaxy ja Helsinki–Tallinna-reitillä liikennöineen Silja Europan Hollantiin majoituskäyttöön kevääseen 2023 asti.

Tässä työssä tehtävät laskennalliset tarkastelut perustuvat vuoden 2023 alun liikennetarjontaan, vuodelta 2022 tilastoituihin matkustajien ja rahtiyksiköiden määriin sekä laivayhtiöiden vuodelta 2021 raportoimiin CO₂-päästöihin.

1. Saaripoikkeuksen piiriin lukeutuva liikenne yli 5 000 GT aluksilla

Viking Line	Helsinki–Ahvenanmaa–Tukholma	Gabriella
Tallink Silja	Helsinki–Ahvenanmaa–Tukholma	Silja Serenade
Tallink Silja	Helsinki–Ahvenanmaa–Tukholma	Silja Symphony
Viking Line	Turku–Ahvenanmaa–Tukholma	Viking Grace
Viking Line	Turku–Ahvenanmaa–Tukholma	Viking Glory
Tallink Silja Line	Turku–Ahvenanmaa–Kapellskär	Baltic princess
Finnlines	Naantali–Långnäs–Kapellskär	Europalink
Finnlines	Naantali–Långnäs–Kapellskär	Finnswan

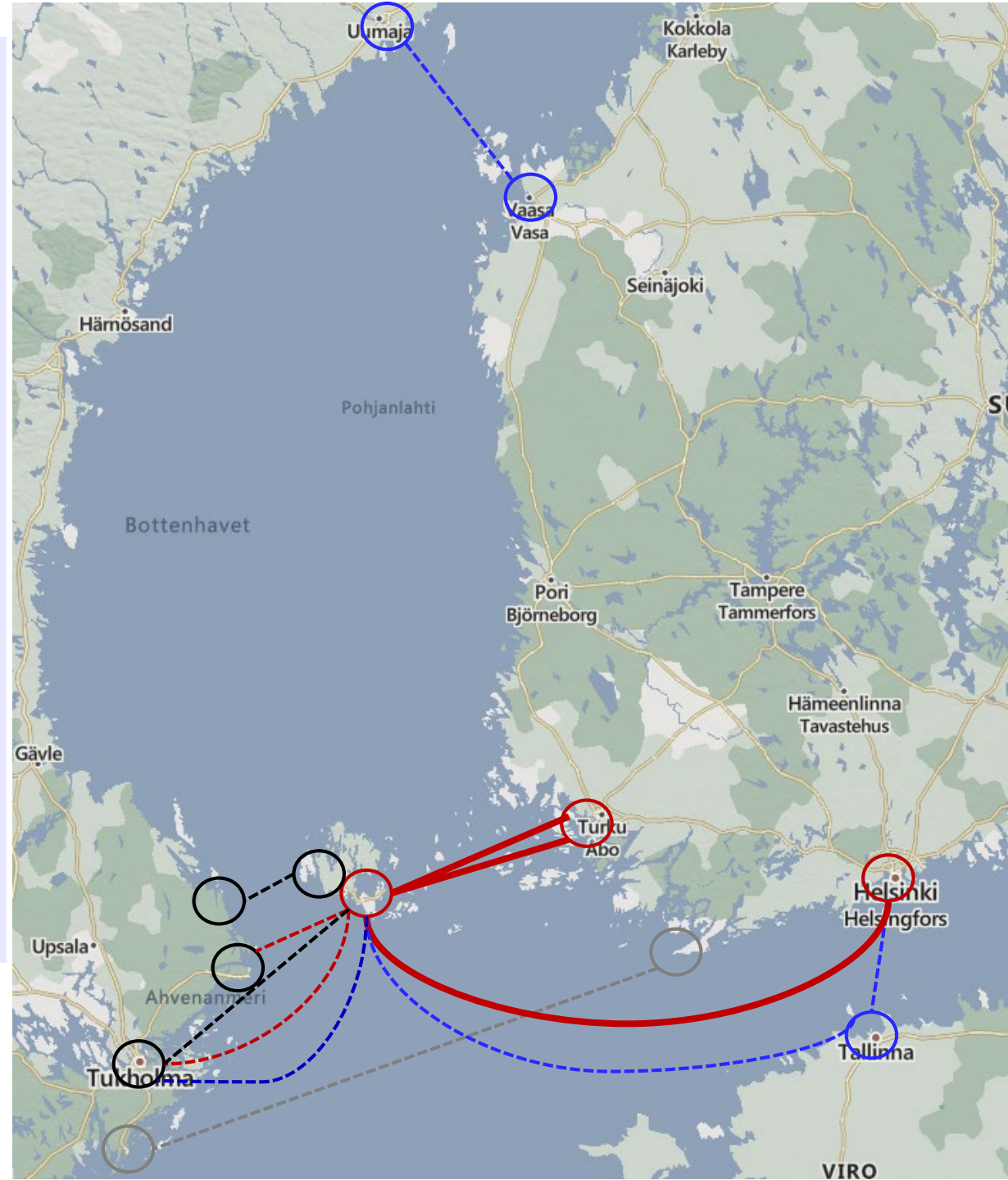
2. Muu Ahvenanmaata palveleva liikenne yli 5 000 GT aluksilla

Eckerö Line	Eckerö–Grisslehamn	Eckero
Viking Line	Tukholma–Maarianhamina	Viking Cinderella
Tallink Silja	Tallinna–Maarianhamina–Tukholma	Baltic Queen
Ab Lillgaard	Långnäs–Naantali (RoRo)	Fjardvagen

3. Muu vertailutiedon saamiseksi tarkasteltu liikenne

Wasaline	Vaasa–Uumaja	Aurora Botnia
Tallink Silja	Helsinki–Tallinna	Megastar
Tallink Silja	Helsinki–Tallinna	Star
Eckerö Line	Helsinki–Tallinna	Finlandia
Eckerö Line	Helsinki–Tallinna	Finbo Cargo
Viking Line	Helsinki–Tallinna	Viking XPRS

Stena Line aloitti liikennöinnin ro-pax-aluksilla Hangon ja Ruotsin Nynäshamnin välillä helmikuussa 2022. Alusten Stena Gothica ja Urd liikennöinnistä tällä reitillä ei ole vielä raportoituja päästötietoja eikä tietoa kuljetettujen rahtiyksiköiden määrästä.



Liikennemäärät

Tarkasteltavien reittien matkustajamäärät vähenivät merkittävästi koronarajoitusten aikana. Vuoden 2022 matkustajamäärät olivat selvästi suuremmat kuin vuonna 2021 mutta pienemmät kuin vuonna 2019. Reiteillä kuljetettujen rahtiyksiköiden määrä on lisääntynyt Eckerön, Helsingin ja Vaasan satamissa verrattuna koronaa edeltävään aikaan. Muissa satamissa rahtiyksiköiden määrät ovat vähentyneet.

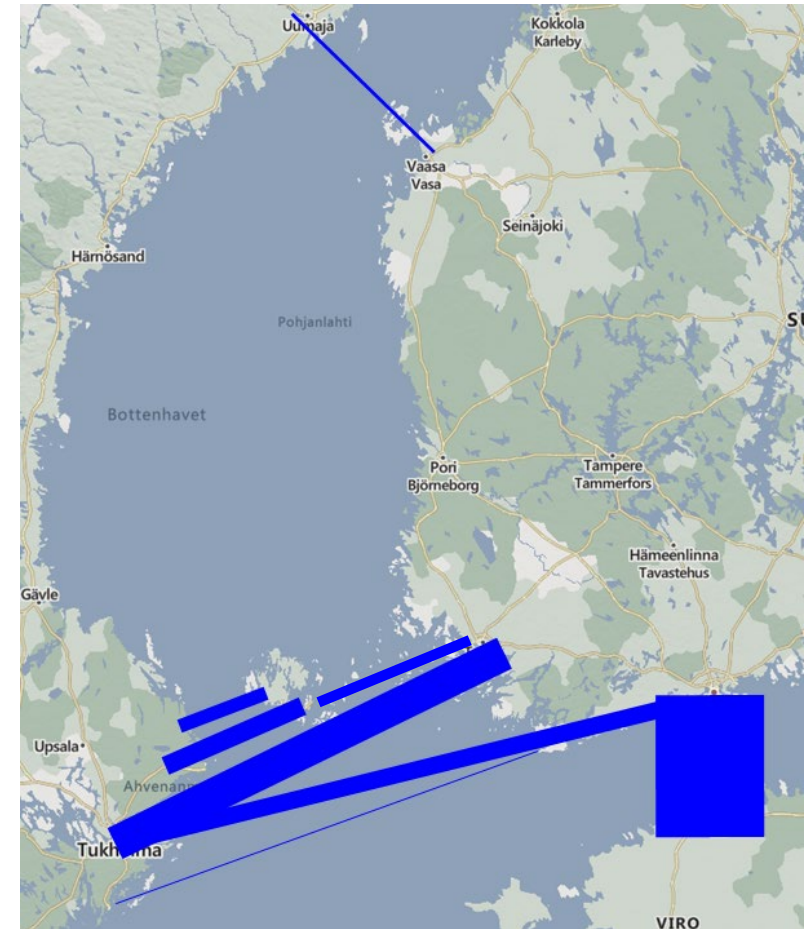
Taulukko 1. Matkustajamäärät eräiden Suomen satamien ja Ruotsin välillä 2022.

Satama	Matkustajia
Eckerö	786 100
Helsinki	1 440 300
Långnäs	6 900
Maarianhamina	1 174 200
Naantali	183 300
Turku	2 062 300
Hanko	6 600
Vaasa	266 800

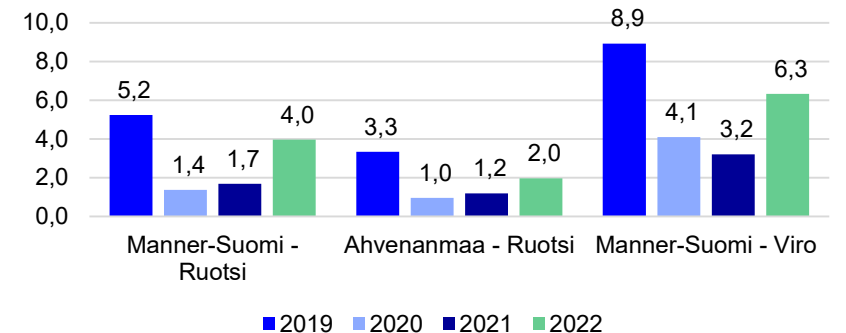
Tilastolähde: Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne [verkkojulkaisu]. ISSN=2670-1987. Helsinki: Tilastokeskus.

Taulukko 2. Kuljetettujen ajoneuvojen määrät eräistä Suomen satamista 2022.

Satama	Kuorma-autot ja perävaunut	Henkilö- ja paketti-autot
Eckerö	4 500	124 100
Helsinki	600 700	17 100
Långnäs	200	1 400
Maarianhamina	3 600	151 800
Naantali	117 000	26 300
Turku	113 700	189 000
Hanko	196 600	2 000
Vaasa	15 400	53 800



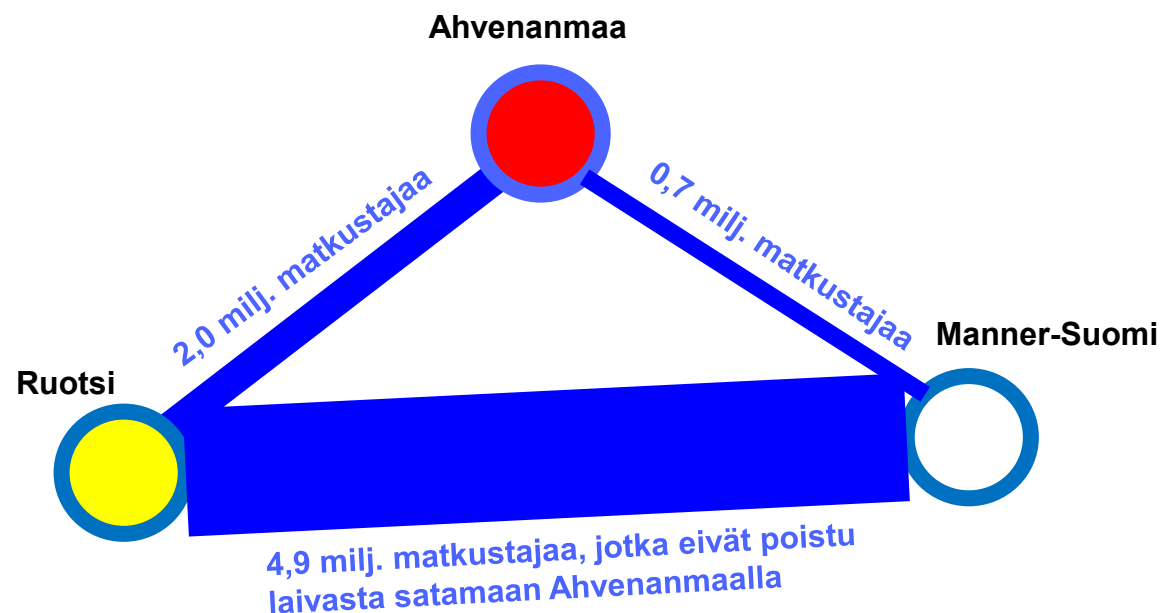
Matkustajamäärät (milj. matkaa) 2019 - 2022



Matkustajamäärät Ahvenanmaan ja mantereen välillä sekä kauttakulkuliikenteessä vuonna 2022

Taulukko 3. Tilastoidut matkustajamäärät Manner-Suomen, Ahvenanmaan ja Ruotsin välisessä matkustaja-alusliikenteessä vuonna 2022.

		Manner-Suomi	Ruotsi
Ahvenanmaan satamien reittimatkustajat	Eckerö		786 100
	Långnäs	655 000	6 900
	Maarianhamina		1 174 200
Manner-Suomen satamien reittimatkustajat	Naantali		183 300
	Turku		2 062 300
	Helsinki		1 440 300
Linjaliikenteen risteilymatkustajat		1 196 900	



Tilastolähde: Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne [verkkajulkaisu]. ISSN=2670-1987. Suomen virallinen tilasto (SVT): Kotimaan vesiliikenne [verkkajulkaisu]. ISSN=2670-1952. Helsinki: Tilastokeskus. .

Laivamatkojen ja rahtiyksiköiden kuljetusten hinnoittelu

Laivamatkojen hinnat vaihtelevat matkustusajankohdan ja reitin mukaan laivayhtiöittäin. Matkalipun lisäksi matkustajat käyttävät laivamatkalla rahaa hyttiin, ruokaan, juomaan ja ostoksiin. Keskimääräinen kulu matkustajaa kohden on 100 euron suuruusluokkaa (taulukko 4). Yksittäisen reittimatkan hinta riippuu matkan pituudesta (taulukko 5). Ajoneuvon kuljetushinta riippuu ajoneuvon koosta ja matkan pituudesta.

Rahtiyksiköiden kuljetushintoja ei esitetä laivamatkojen sivuilla.

Taulukko 4. Rahtitoiminnan ja matkustajatoiminnan keskimääräiset tulot laivayhtiöittäin vuonna 2021.

	Rahtitoiminnan tulot rahtiyksikköä kohden	Matkustajatoiminnan tulot matkustajaa kohden
Viking Line	318 €	93 €
Tallink Silja	257 €	129 €
Wasaline	286 €	96 €

Tietolähteet: Laivayhtiöiden matkahaut ja talousraportit.

Taulukko 5. Keskiviikkona 22.3.2023 tehtävän yhdensuuntaisen reittimatkan edullisimpia hintoja laivayhtiöiden matkahakujen perusteella.

	Reittimatkan hinta yhdeltä aikuiselta ilman autoa	Reittimatkan hinta yhdeltä aikuiselta henkilöauton kanssa
Helsinki–Maarianhamina	73,00 €	158,50 €
Turku–Maarianhamina	15,00 €	52,00 €
Naantali–Långnäs	-	67,50 €
Maarianhamina–Tukholma	15,90 €	41,90 €
Maarianhamina–Kapellskär	13,90 €	35,90 €
Eckerö–Grisslehamn	6,20 €	24,20 €
Långnäs–Kapellskär	-	74,25 €
Helsinki–Tukholma	82,00 €	176,50 €
Turku–Tukholma	30,00 €	70,00 €
Naantali–Kapellskär	-	87,40 €
Vaasa–Uumaja	40,00 €	101,00 €

Päästökaupan piiriin tulevat päästöt

Taulukossa 6 esitetään arviot nyt tehtävälle tarkastelulle merkityksellisistä päästökaupan piiriin tulevista Ahvenanmaan alusliikenteen CO₂-päästöistä. Näitä päästömääriä vastaavat päästöoikeudet tulee palauttaa 40 prosenttisesti vuonna 2024, 70 prosenttisesti vuonna 2025 ja täysimääräisesti vuodesta 2026 alkaen.

Arviot perustuvat laivayhtiöiden MRV-asetuksen mukaan vuodelta 2021 raportoimiin aluskohtaisiin tietoihin seuraavin tarkennuksin:

- Turku/Naantali–Tukholma/Kappelskär -reiteillä 50 % alusten päästöistä syntyy Manner-Suomi–Ahvenanmaa välillä
- Helsinki–Tukholma -reiteillä 60 % alusten päästöistä syntyy Manner-Suomi–Ahvenanmaa välillä
- Eräiden uusien alusten päästöt on arvioitu sisaralusten päästöjen perusteella tai osavuosisiraportoinnista.

Päästökauppa koskee yli 5 000 GT aluksia. Ahvenanmaalla käyvistä aluksista rajauksen piiriin sisältyy lähinnä matkustaja-autolauttoja. Ahvenanmaan rahtialusliikennettä yli 5 000 GT aluksilla on rajallinen määrä (esimerkiksi Långnäs–Naantali-reitin RoRo-liikenne). Päästökaupan ulkopuolelle jää rajaa pienemmän aluskoon perusteella ainakin alkuvaiheessa suuri osa Ahvenanmaan rahtialusliikennettä mm. Färjsundin satamasta sekä koko yhteysalusliikenne.

Taulukko 6. Arvio päästökaupan piiriin vuodesta 2026 alkaen tulevista CO₂-päästöistä reiteittäin (tonnia vuodessa).

	Manner-Suomi–Ahvenanmaa	Ahvenanmaa–Ruotsi	Koko reitti
Manner-Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi (vain Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi -reiteillä liikennöivien alusten päästöt)	181 000 t	164 000 t	345 000 t
Manner-Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi (sis. myös pelkästään Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä liikennöivien alusten päästöt)	181 000 t	221 000 t	402 000 t
Långnäs–Naantali (roro)	5 400 t		5 400 t
Vaasa–Uumaja			17 000 t
Helsinki–Tallinna			247 000 t

Aluskohtaisten päästötietojen lähde: <https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report>

Päästöoikeuksien kustannukset ilman saaripoikkeusta

Taulukossa 7 esitetään arviot tarkastelluilla reiteillä ja liikennöinnissä päästökaupan piiriin tulevien päästöoikeuksien hankintakustannuksista ilman saaripoikkeusta. Päästöoikeuden hintana on käytetty 100 euroa hiilidioksiditonnia kohden.

Kustannukset esitetään vuoden 2026 tilanteessa, jossa päästöoikeuksia tulee palauttaa liikenteen päästöistä 100-prosenttisesti. Käytännössä päästöoikeuksia on yleisen säännön mukaan palautettava 40 % vuonna 2024 ja 70 % vuonna 2025. Vuodesta 2026 alkaen päästöoikeuksia on palautettava 100 %. Toisin sanoen päästöoikeuksista saa 60 % alennuksen vuonna 2024 ja 30 % alennuksen vuonna 2025.

Laskelmassa ei ole otettu huomioon sitä, että laivayhtiö saa vähentää jäämaksuluokkaan IA, IAS tai vastaavaan kuuluvista aluksista 5 % palautettavista päästöoikeuksista vuoteen 2030 asti.

Taulukon 7 arviot päästöoikeuksien kustannuksista laivayhtiöille ovat suuruusluokka-arvio tällä hetkellä käytettävissä olevin tiedoin. Päästöoikeuksien hinta määräytyy huutokaupassa ja voi olla pienempi tai suurempi kuin laskelmassa käytetty 100 euroa hiilidioksiditonnia kohden. Vuonna 2023 tiedossa oleva alusten ja niiden liikennöinnin määrä ja siten päästöjen määrä voivat niin ikään olla pienempi tai suurempi kuin laskelmassa on oletettu. Laivayhtiöiden sopeutumisesta päästökauppaan esimerkiksi aluksia uusimalla ja käyttövoimia vaihtamalla tai liikennöintiä muuttamalla ei ole tehty oletuksia.

Taulukko 7. Arvio täysihintaisten päästöoikeuksien kustannuksista 100 euron tonnihinnalla reiteittäin ilman saaripoikkeusta (miljoonaa euroa vuonna 2026).

	Manner-Suomi-Ahvenanmaa	Ahvenanmaa-Ruotsi	Koko reitti
Manner-Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi (vain Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi -reiteillä liikennöivien alusten päästöt)	18,1 M€	16,4 M€	34,5 M€
Manner-Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi (sis. myös pelkästään Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä liikennöivien alusten päästöt)	18,1 M€	22,1 M€	40,2 M€
Långnäs–Naantali (roro)	0,5 M€		0,5 M€
Vaasa–Uumaja			1,7 M€
Helsinki–Tallinna			24,6 M€

Päästöoikeuksien kustannukset saaripoikkeuksen kanssa

Taulukossa 8 esitetään arviot tarkastelluilla reiteillä ja liikennöinnissä päästökaupan piiriin tulevien päästöoikeuksien täysihintaisista hankintakustannuksista tilanteessa (vuosi 2026), jossa saaripoikkeus on otettu käyttöön ja päästökaupan säännöt ovat kuten ne on määritelty kolmannelta vuodelta eteenpäin. Päästöoikeuden hintana on käytetty 100 euroa hiilidioksiditonnia kohden.

Saaripoikkeuksen mukainen huojennus määritetään poistamalla Manner-Suomi–Ahvenanmaa-välisen osuuden päästöt päästöoikeuksien täydestä hankintakustannuksesta.

Päästöoikeuksien ensimmäisten vuosien alennusten seurauksena saaripoikkeuksen tuoman huojennuksen suuruus olisi 7,2 miljoonaa euroa vuonna 2024 ja 12,7 miljoonaa euroa vuonna 2025.

Saaripoikkeus tarkoittaa laskennallisesti 18,1 miljoonan euron vuotuista maksuhuojennusta Manner-Suomen ja Ahvenanmaan väliselle matkustaja-alusliikenteelle päästökaupan toimintavuosina 2026–2030.

Käytännössä niin päästökaupan lisäkustannukset kuin saaripoikkeuksen mahdollistama huojennus kohdistuisivat kuitenkin suurelta osin Suomen ja Ruotsin välisille Ahvenanmaan kautta kulkeville matkustus- ja kuljetusvirroille, jotka eivät liity muutoin suoraan Ahvenanmaahan ja sen talouteen.

Taulukko 8. Arvio täysihintaisten päästöoikeuksien kustannuksista 100 euron tonnihinnalla reiteittäin saaripoikkeuksen kanssa (miljoonaa euroa vuonna 2026).

	Manner-Suomi-Ahvenanmaa	Ahvenanmaa-Ruotsi	Koko reitti
Manner-Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi (vain Suomi-Ahvenanmaa-Ruotsi -reiteillä liikennöivien alusten päästöt)	0 M€ (-18,1 M€)	16,4 M€	16,4 M€ (-18,1 M€)
Manner-Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi (vain Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi -reiteillä liikennöivien alusten päästöt)	0 M€ (-18,1 M€)	22,1 M€	22,1 M€ (-18,1 M€)
Manner-Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi (sis. myös pelkästään Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä liikennöivien alusten päästöt)	0,5 M€		0,5 M€
Långnäs–Naantali (roro)			1,7 M€
Vaasa–Uumaja			24,6 M€

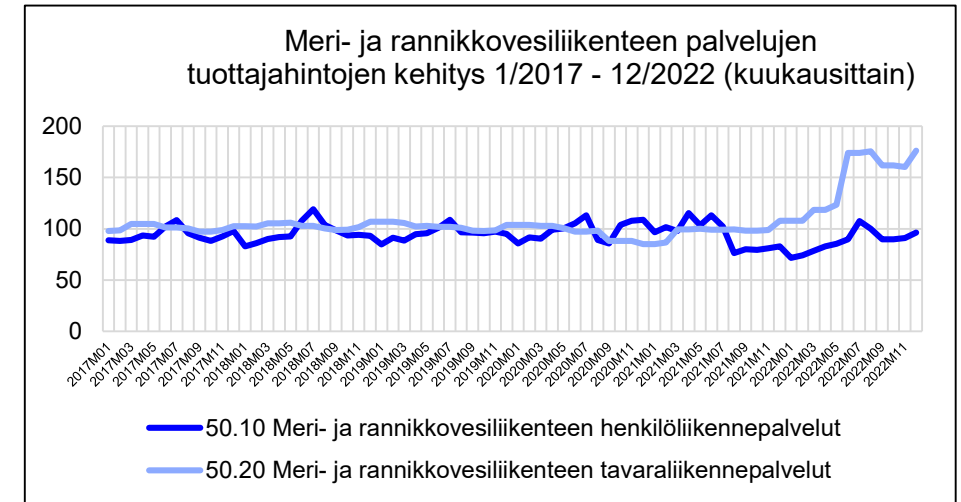
Päästökaupan lisäkustannusten kattamisen vaihtoehdot

Laivayhtiöt voivat lyhyellä aikavälillä lähinnä siirtää päästöoikeuksien hankinnasta aiheutuvia kustannuksia matkalipun, ajoneuvon (henkilö- ja pakettiautot, linja-autot, kuorma-autot ja perävaunut) kuljetuksen tai laivalla myytävien palveluiden hintaan. Pidemmällä aikavälillä laivayhtiöt tehostavat alustensa energiakulutusta ja investoivat uusiin käyttövoimiin vähentäen tarvetta ostaa päästöoikeuksia. Laivayhtiöt ovat aiemmin perineet matkalippujen hinnassa polttoainemaksua bunkkerin korkean hinnan vuoksi. Rahtiyksiköiden hinnoittelusta ei ole todettavissa samalla tavoin kuin matkalippujen hinnastoissa.

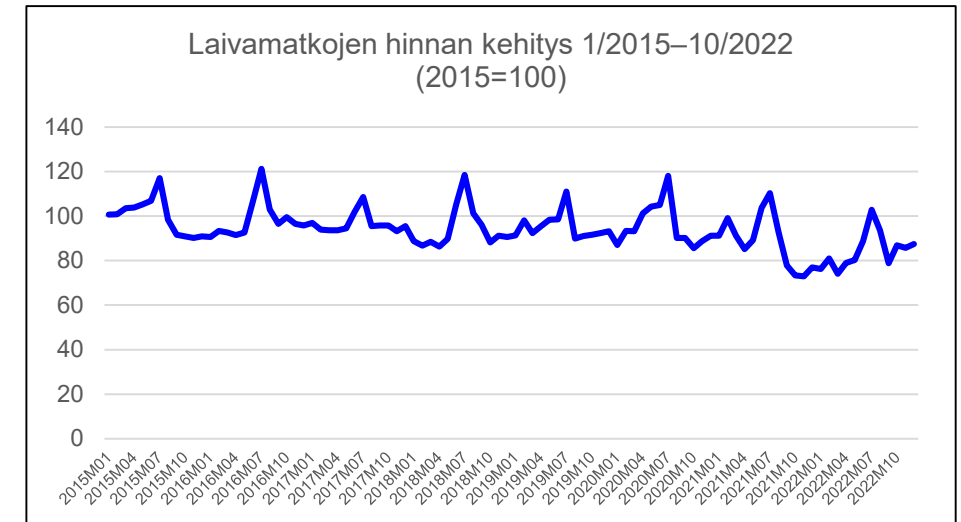
Päästöoikeuksien hankinnan lisäkustannuksia (arvioituna ilman saaripoikkeuksen mahdollista vaikutusta) ei voida kattaa laivayhtiöiden liikevoitoista (katteista) merkittävässä määrin:

- Viking Line Oy:n liikevaihto oli noin 495 M€ vuonna 2022 ja liike-tulos 38 M€. Päästöoikeuksien hankinnan kustannus olisi vuoden 2026 arvioituun tilanteeseen suhteutettuna yhteensä noin 20,3 M€ eli 4,1 % liikevaihdosta ja 53 % liikevoitosta.
- Tallink Silja Oy:n (Suomen ja Ruotsin välinen liikenne) liikevaihto oli noin 274 M€ vuonna 2022 ja liike-tulos -1 M€. Päästöoikeuksien hankinnan kustannus olisi vuoden 2026 arvioituun tilanteeseen suhteutettuna yhteensä noin 13,0 M€ eli 4,7 % liikevaihdosta.
- Nlc Ferry Ab Oy:n (Wasaline) liikevaihto oli noin 29 M€ vuonna 2022 ja liike-tulos 3,3 M€. Päästöoikeuksien hankinnan kustannus olisi vuoden 2026 arvioituun tilanteeseen suhteutettuna yhteensä noin 1,7 M€ eli 5,9 % liikevaihdosta ja 52 % liikevoitosta.

Oheisista kuvioista huomataan, että polttoaineiden hinnannousu on vaikuttanut merenkulun tavaraliikenteessä tuottajahintoihin huomattavasti suuremmin kuin henkilöliikenteessä. Laivamatkojen hinnoissa trendi on laskeva. Laivamatkojen hinnoissa näkyy selvästi kausivaihtelu eli hintoja nostetaan kysynnän mukaan.



Tilastolähde: Suomen virallinen tilasto (SVT): Tuottajahintaindeksit [verkkojulkaisu]. ISSN=1796-3613. Helsinki: Tilastokeskus.



Tilastolähde: Suomen virallinen tilasto (SVT): Kuluttajahintaindeksi [verkkojulkaisu]. ISSN=1796 3524. Helsinki: Tilastokeskus.

Päästökaupan lisäkustannusten vaikutus matkan hintaan

Taulukossa 9 esitetään arvio matkaa kohden tarvittavasta lisätulosta, jolla laivayhtiöt voisivat kattaa päästöoikeuksien hankinnan lisäkustannukset eri reiteillä suoraan matkalipun hintoihin vietyinä.

Suomen ja Ruotsin välisillä matkoilla lisähinnat olisivat 5,90–8,00 euroa/matka ilman saaripoikkeusta ja noin puolet siitä saaripoikkeuksen kanssa (siinä vaiheessa, kun päästöoikeuksia tulee palauttaa 100 %). Yksittäisen edullisimman reittimatkan hintaan (taulukko 5, dia 7) suhteutettuna lisämaksun vaikutus olisi 10–30 %. Valtaosa Manner-Suomen ja Ruotsin välisistä matkoista on vapaa-ajan matkoja, joissa matkapäätökseen vaikuttavat hinnan lisäksi palvelujen laatu ja määrä sekä esimerkiksi viihdetarjonta. Tax-freellä on iso merkitys näiden reittien valintaan vapaa-ajan matkustamisessa. Matkustajien keskimääräisen rahankäyttöön laivalla suhteutettuna lisämaksun vaikutus olisi 5 % suuruusluokkaa.

Ahvenanmaan ja Ruotsin välisillä matkoilla (saaripoikkeusta ei voida hyödyntää) tarvittava lisähinta olisi 1,20 euroa vuonna 2024, 2,00 euroa vuonna 2025 ja 2,90 euroa vuodesta 2026 eteenpäin.

Jos matkan lisähinta vaikuttaisi suoraan matkojen kysyntään keskimääräisellä hintajoustolla -0,5 (10 % hinnannousu vähentää kysyntää 5 %), niin matkustaja-alusliikenteen matkustajamäärät vähenisivät päästökaupan lisähintojen vuoksi reitistä riippuen 4–8 %.

Laivayhtiöiden käytännössä toteuttamia hinnoitteluratkaisuja on vaikea arvioida siksi, että päästökaupan lisäkustannuksia on mahdollista kohdentaa paitsi matkalippuihin ja kuljetusmaksuihin, myös laivan tuote- ja palvelumyyntiin. Hinnoittelua voidaan kehittää myös suhteessa liikennöintisuuntien ja reittien kehittämiseen.

Taulukko 9. Arvioita päästökaupan vaikutuksesta laivamatkan keskimääräiseen hintaan ja matkojen kysyntään eräillä yhteysväleillä molempiin liikennöintisuuntiin vuonna 2026, jos lisäkustannus siirretään kokonaan henkilömatkustajille. (Sulkeissa vastaava vaikutus, jos saaripoikkeus on voimassa).

	Päästöoikeuksien hinta matkaa kohden	Matkustajamäärän muutos (joustolla -0,5)
Helsinki–Maarianhamina – Tukholma (1,44 milj. matkaa/v)	5,90 € (2,40 €)	-3,7 % (-1,5 %)
Turku–Maarianhamina– Tukholma (2,06 milj. matkaa/v)	8,00 € (4,00 €)	-8,0 % (-4,0 %)
Naantali–Långnäs–Kapellskär (0,19 milj. matkaa/v)	51,60 € (25,80 €)	-36,0 % (-18,0 %)
Ahvenanmaa–Ruotsi (1,97 milj. matkaa/v)	2,90 €	-4,8 %
Helsinki–Tallinna (6,32 milj. matkaa/v)	3,90 €	-4,9%
Vaasa–Uumaja (0,27 milj. matkaa/v)	6,50 €	-8,1 %

Päästökaupan ja saaripoikkeuksen vaikutukset Ahvenanmaan kansantalouden kannalta

Päästökaupan vaikutukset voivat kohdistua Ahvenanmaan kansantalouteen ehkä keskeisimmin seuraavilla tavoilla:

- Laivamatkat Suomen ja Ruotsin suuntiin kallistuvat, mikä heikentää Ahvenanmaan saavutettavuutta. Lisäksi uudet lisäkustannukset ja mahdollinen muutos matkojen kysynnässä voivat johtaa päätöksiin muuttaa yhteystarjontaa, mikä niin ikään vaikuttaa saavutettavuuteen.
- RoRo-kuljetukset Suomen ja Ruotsin suuntiin kallistuvat, mikä lisää Ahvenanmaalla toimivien yritysten tuotantokustannuksia.
- Ahvenanmaalaisten laivayhtiöiden toimintaolosuhteet kaikkialla (Ahvenanmaan satamien kautta kulkevat, Helsinki–Tallinna-väliä liikennöivät sekä muualla Itämerellä tai Pohjanmerellä liikennöivät alukset) muuttuvat ja sitä kautta on vaikutuksia maakunnan talouteen.

Saaripoikkeus lieventäisi voimassaoloaikanaan päästökaupan vaikutuksia. Toisaalta se voisi myös aikaansaada palvelujen hintojen ja palvelutarjonnan eriytymistä itä- ja länsisuunnilla siksi, että saaripoikkeus lieventäisi vain itäsuunnan kustannuspaineita. Laivayhtiöt, jotka liikennöivät molempia suuntia samaan aikaan, mahdollisesti kuitenkin tasoittavat kustannusvaikutusta palvelujen hinnoittelussa niin, etteivät hinnat ja palvelutarjonta eriydy päästökaupan seurauksena suunnittain.

Päästökaupasta seuraavat lisäkustannukset kohdistuvat palvelujen hintoihin vietyinä suurelta osin Suomen ja Ruotsin välisen matkustamisen ja kuljettamisen maksettavaksi. Samoin saaripoikkeuksen lievennys kohdentuisi suurelta osin Ahvenanmaan 'ohittavan' matkustamisen ja kuljettamisen hyväksi.

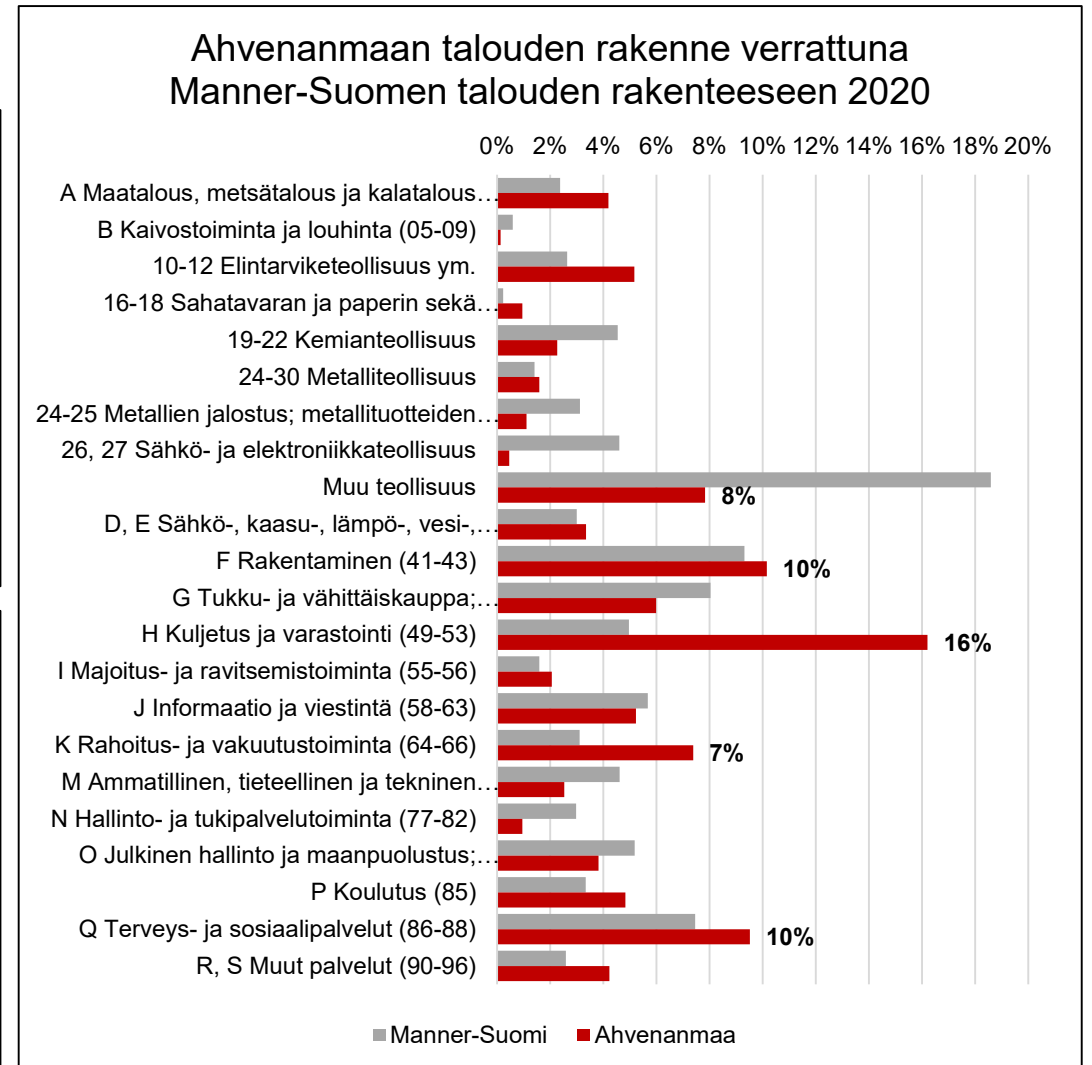
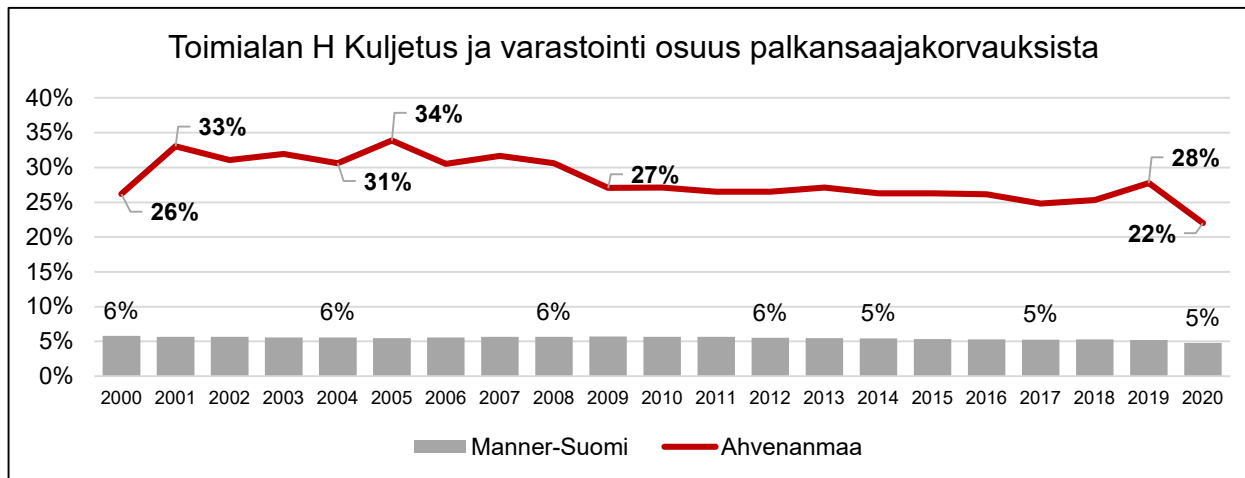
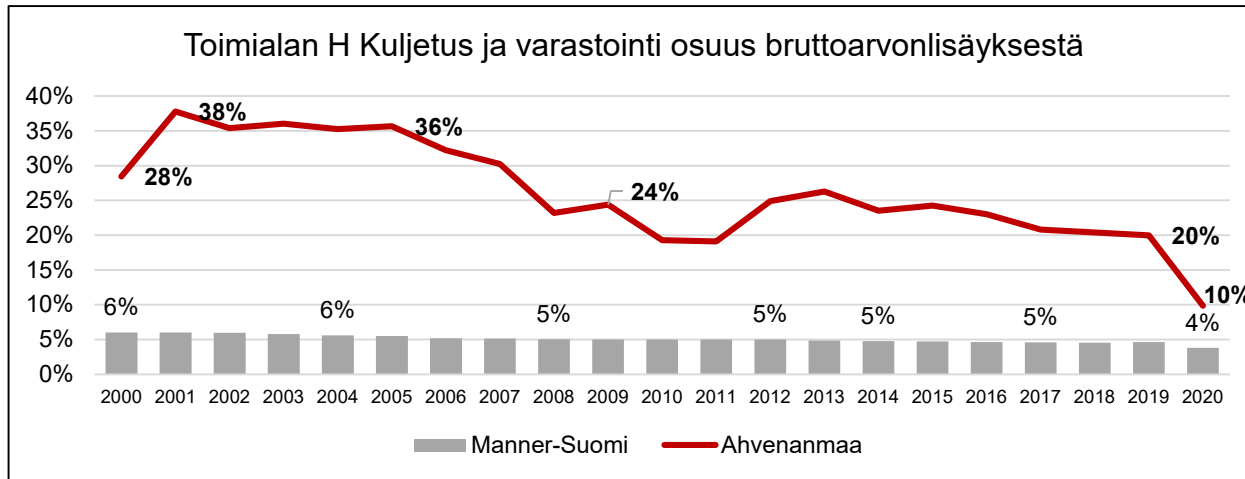
Kuljetus- ja varastointitoimiala osuus Ahvenanmaan kansantaloudessa on merkittävä (dia 12). Toimialan osuus arvonlisäyksestä ja palkansaajakorvauksista on pienentynyt 2000-luvulla, mutta sen osuus bruttokansantuotteesta on edelleen selvästi suurin (16 %).

Päästökaupan ahvenanmaalaisille laivayhtiöille (Viking Line, Eckerö Line ja Ab Lillgaard) aiheuttamien lisäkustannusten (ja vastaavasti saaripoikkeuksen tähän tuoman huojennuksen) siirtyminen hintoihin etenee staattisen tarkastelun perusteella Ahvenanmaan taloudessa seuraavina virtoina (dia 13):

- Lisäkustannukset kohdistuvat ensin matkustajakuljetuksiin ja rahtikuljetuksiin.
- Kuljetusten lisäkustannukset siirtyvät niiden hintoihin ja maakunnan tuotantoketjuissa ja kaupankäynnissä edelleen liikenteen palveluiden, hotelli- ja ravintolapalveluiden sekä kaupan palveluiden kustannuksiin.
- Edellä mainittujen palveluiden lisäkustannukset kohdistuvat pääosin turistien ja siten muiden kansantalouksien (ml. Manner-Suomen kotitaloudet) maksettaviksi korkeampina hintoina. Tämä puolestaan voi vähentää ahvenanmaalaisten palveluiden kysyntää ja turismituloja.

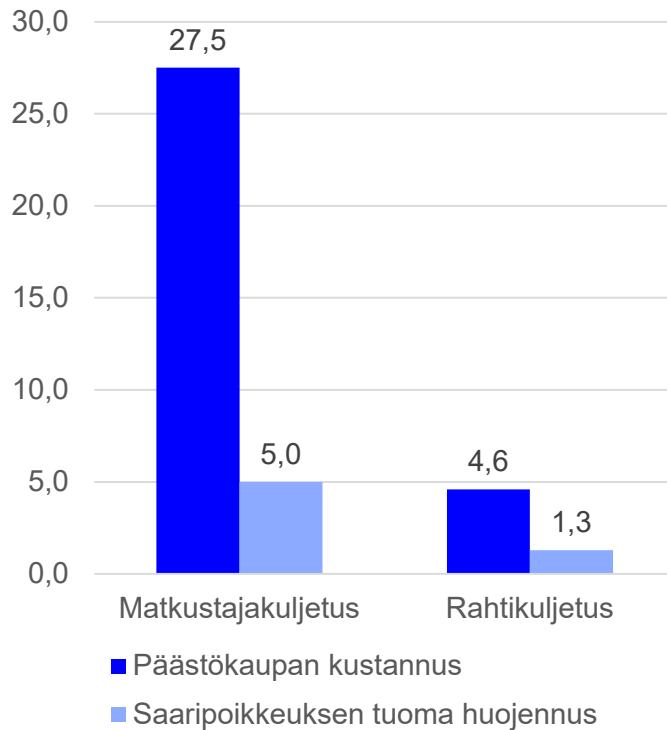
Saaripoikkeus lieventäisi päästökaupan lisäkustannusten hintavaikutuksia (laskennallisesti) ensisijaisesti Manner-Suomen suuntaan tapahtuvan kaupankäynnin osalta ja Manner-Suomesta Ahvenanmaalle suuntautuvassa turismissa ja muussa kanssakäymisessä.

Kuljetus- ja varastointi -toimialan merkitys Ahvenanmaan kansantaloudessa

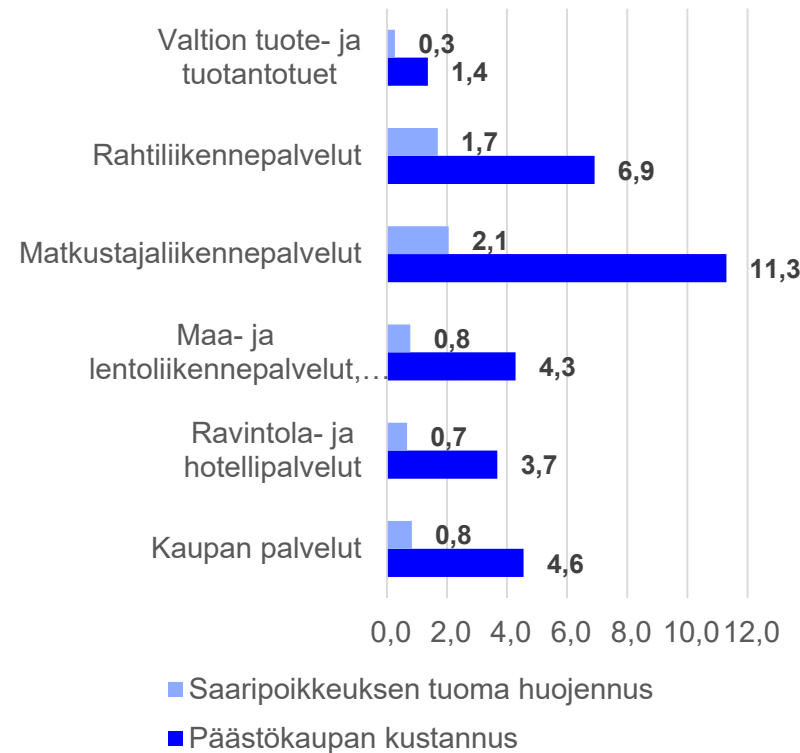


Staattinen tarkastelu meriliikenteen päästökaupan ja saaripoikkeuksen vaikutuksista Ahvenanmaan taloudessa

Päästökaupan ja saari-poikkeuksen suora kustannus-vaikutus ahvenanmaalaisten varustamojen RoPax-liikenteessä 2026 - 2030, M€/v



Matkustajakuljetuksen ja rahtiliikenteen kalliimpien hintojen kerrannainen vaikutus Ahvenanmaan talouteen, M€/v

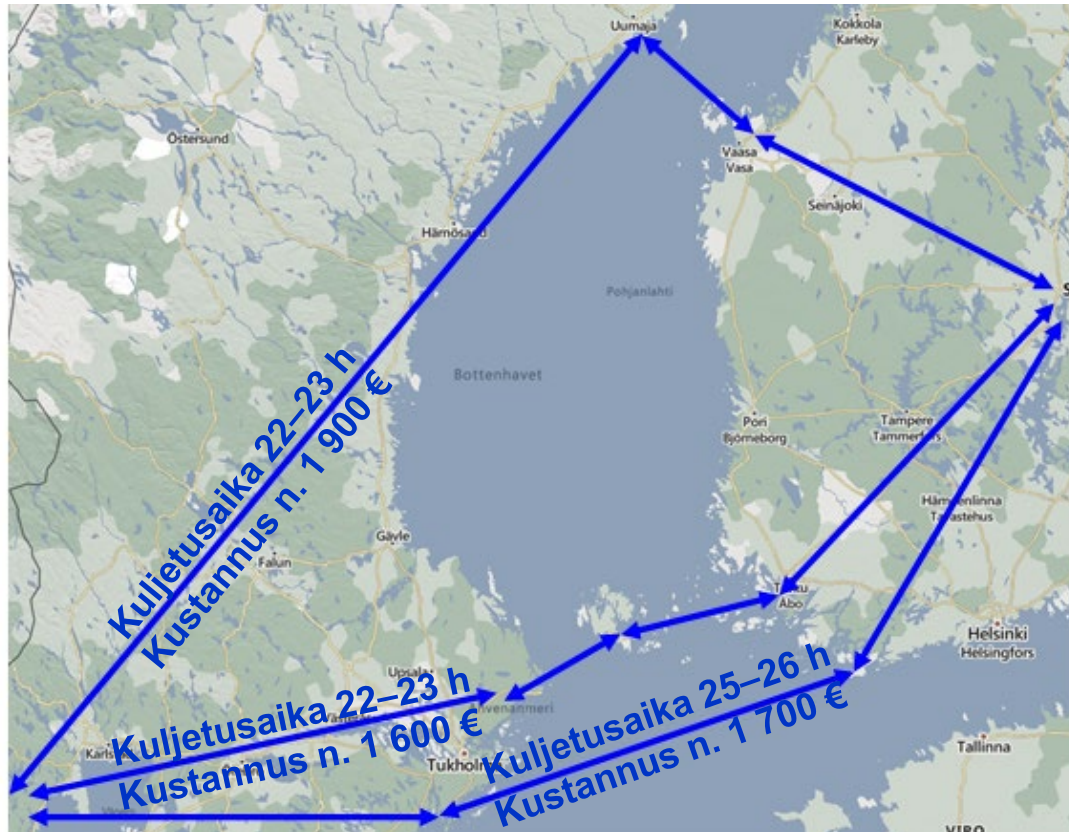


Viereisessä kuvassa arvioitujen palveluiden kalliimpien hintojen kerrannainen vaikutus Ahvenanmaan talouteen, M€/v

	Päästökaupan kustannukset	Saari-poikkeuksen tuoma huojennus
Rakentaminen	0,33	0,06
Kauppa	0,34	0,06
Ravintola- ja hotelliala	0,07	0,01
Maa- ja lentoliikenne, viestintä	0,26	0,05
Matkustajakuljetus	2,65	0,58
Rahtiliikenne	0,36	0,07
Yrityspalvelut	0,77	0,14
Julkishallinto	0,23	0,04
Koulutus	0,13	0,02
Terveystieteiden tutkimus	0,31	0,06
Muut palvelut	0,30	0,05
Viennin transaktiokustannukset	0,20	0,04
Tuonnin transaktiokustannukset	0,09	0,02
Suomen valtio	1,38	0,25
Maakunnan hallinto	0,73	0,13
Kotitaloudet	2,07	0,37
Tili suomalaisille turistitalouksille	2,51	0,45
Tili muualta maailmasta tuleville turistitalouksille	2,68	0,48
Muun maailman tili mukaan lukien Suomi	16,42	2,96
Muut toimialat	0,27	0,05

Saaripoikkeuksen merkitys eri kuljetusreittien kilpailuasetelmaan

Kuvassa esimerkkinä kuorma-autokuljetus Jyväskylä–Göteborg.



Kuljetusmaksun laskennallisia lisäkustannuksia ja saaripoikkeuksen mahdollistamia huojennuksia on mahdollista esittää suuntaa-antavina arvioina. ReitINVALintaan vaikuttavat mm. lähtö- ja saapumisajat, satamavaiheiden toimivuudet, lähtö- ja määränpään sijainnit ja niistä riippuvat ajomatkat. Laivayhtiöt valitsevat harkintansa mukaan, missä määrin siirtävät päästökaupan kustannuksia ja niihin saatavia huojennuksia matkustajapalvelujen hintoihin ja rahtiyksiköiden kuljetusmaksuihin.

Taulukon 10 tarkastelussa päästöoikeuksien hankinnan kustannukset on siirretty kokonaan rahtiyksiköiden kuljetushintoihin. Keskimääräiseen kuljetushintaan (taulukko 4, dia 7) suhteutettuna lisämaksun vaikutus olisi 30–50 %. Saaripoikkeuksen vaikutus rahtiyksikön kuljetushintaan olisi noin 20 %. Vain Ahvenanmaan kautta kulkeville reiteille kohdistuva saaripoikkeus on luonteeltaan tuen kaltainen ja vääristää kilpailua.

Saaripoikkeus myös mahdollistaa Ahvenanmaan kautta kulkevilla reiteillä toimiville laivayhtiöille (Finnlines, Viking Line, Tallink Silja) kohdistaa saaripoikkeuksen kautta saatua tukea esimerkiksi Helsinki–Tallinna-reitin lipunhintoihin. Eckerö Linellä vastaavaa mahdollisuutta ei ole, koska se ei liikennöi saaripoikkeuksen kohteena olevilla reiteillä.

Taulukko 10. Arvioita päästöoikeuksien hankinnan lisäkustannuksista jyvitettyinä vuonna 2022 kuljetettua rahtiyksikköä kohden Suomen ja Ruotsin välisten kuljetusreittien laivareiteillä.

	Päästöoikeuksien hankinnan kustannus rahtiyksikköä kohden ilman saaripoikkeusta	Päästöoikeuksien hankinnan kustannus rahtiyksikköä kohden saaripoikkeuksen kanssa
Turku–Tukholma/Kapellskär (108 500 rahtiyksikköä/v)	150 €	75 €
Naantali–Kapellskär (109 500 rahtiyksikköä/v)	90 €	45 €
Vaasa–Uumaja (21 800 rahtiyksikköä/v)	80 €	

Päästökaupan ja saaripoikkeuksen vaikutukset Ahvenanmaan liikenneyhteyksiin

Ahvenanmaan ja Manner-Suomen väliset yhteydet

Tärkeimmät Ahvenanmaan ja Manner-Suomen väliset liikenneyhteydet ovat pitkään olleet Maarianhaminan/Långnäs ja Turun/Naantalin väliset meriyhteydet. *(Maarianhaminan ja Helsingin väliset matkustaja-alusyhteydet edellyttävät yöpymistä laivalla ja ovat huomattavasti kalliimpia).*

Maarianhaminasta on iltapäivisin kaksi lähtöä Turkuun, toinen Viking Linen ja toinen Tallink Siljan aluksella. Matka-aika on 5 h 30 min. Nämä yhteydet eivät ole muuttuneet korona-aikana, eikä Tallink Silja Galaxy siirtäminen pois Turun ja Tukholman välisestä liikenteestä syyskuussa 2022 myöskään vaikuttanut asiaan.

Långnäsistä pääsee Turkuun klo 11:30 Tallink Siljan aluksella ja Naantaliin klo 14:40 Finnlinesin aluksella. Naantalin merkitys kasvaa vuonna 2023, kun Finnlines tuo reitille uudet matkustajakapasiteetiltaan suuremmat alukset, ja Naantalin matkustajaterminaalia kehitetään. Matka-aika on 5 tuntia. Långnäs ja Naantalin välinen yhteys Finnlinesin RoPax-aluksilla sekä Ab Lillgaardin RoRo-aluksella on tärkeä Ahvenanmaan tavaraliikenteelle.

Päästökaupan vaikutukset olisivat kohtuullisen pienet matkalippujen hintoihin kohdennettuina mutta melko suuret rahtiyksiköiden kuljetushintoihin kohdennettuina.

Päästökaupalla tai saaripoikkeuksella voi olla vaikutuksia laivayhtiöiden päätöksiin Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välisestä liikennöinnistä.

Ahvenanmaan ja Ruotsin väliset yhteydet

Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä on säännölliset matkustaja-alusyhteydet Maarianhaminasta, Eckeröstä ja Långnäsistä. Maarianhaminasta on iltapäivisin Viking Linen Turku–Tukholma-linjan matkustaja-alusyhteys Tukholmaan. Matka-aika on 5 h 30 min. Ennen syyskuuta 2022 Maarianhaminasta pääsi Tukholmaan myös Tallink Siljan Turku–Tukholma-linja aluksella sekä Maarianhamina–Kapellskär-linjaa 2–3 kertaa vuorokaudessa ajaneella Viking Linen aluksella (Rosella).

Eckeröstä on neljä päivittäistä matkustaja-aluslähtöä Ruotsin Grisslehamniin. Matka-aika on 2 h. Eckerön ja Grisslehamnin välinen liikenne oli tauolla koronarajoitusten aikana, mutta muutoin tarjonta on nykytilanteessa vastaava kuin ennen korona-aikaa. Långnäsistä on yksi päivittäinen yhteys Finnlinesin aluksella Kapellskäriin.

Viking Linen ja Tallink Siljan tekemät muutokset aluscalustossaan ja yhteystarjonnassaan johtuvat muun muassa toiminnan sopeuttamisesta kysyntään ja kustannuksiin. Päästökaupan vaikutuksesta matkalippujen hinnat voivat vuodesta 2024 alkaen kallistua samassa suhteessa kuin Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välisillä yhteyksillä. Vaikka saaripoikkeus ei koske Ahvenanmaan ja Ruotsin välistä liikennettä, voivat Viking Line ja Tallink Silja kohdentaa saaripoikkeuksen huojennusta myös Ahvenanmaan ja Ruotsin välisten matkojen lipunhintoihin.

Päästökaupalla voi olla vaikutuksia laivayhtiöiden päätöksiin Ahvenanmaan ja Ruotsin välisestä liikennöinnistä.



Lisätietoja:

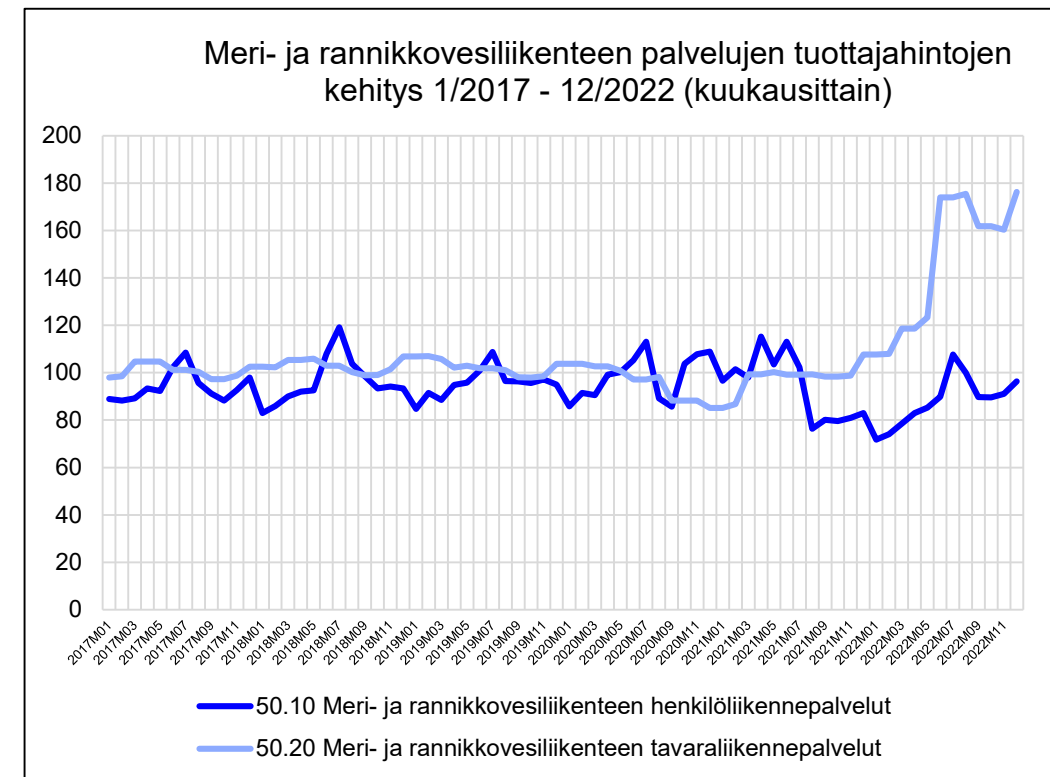
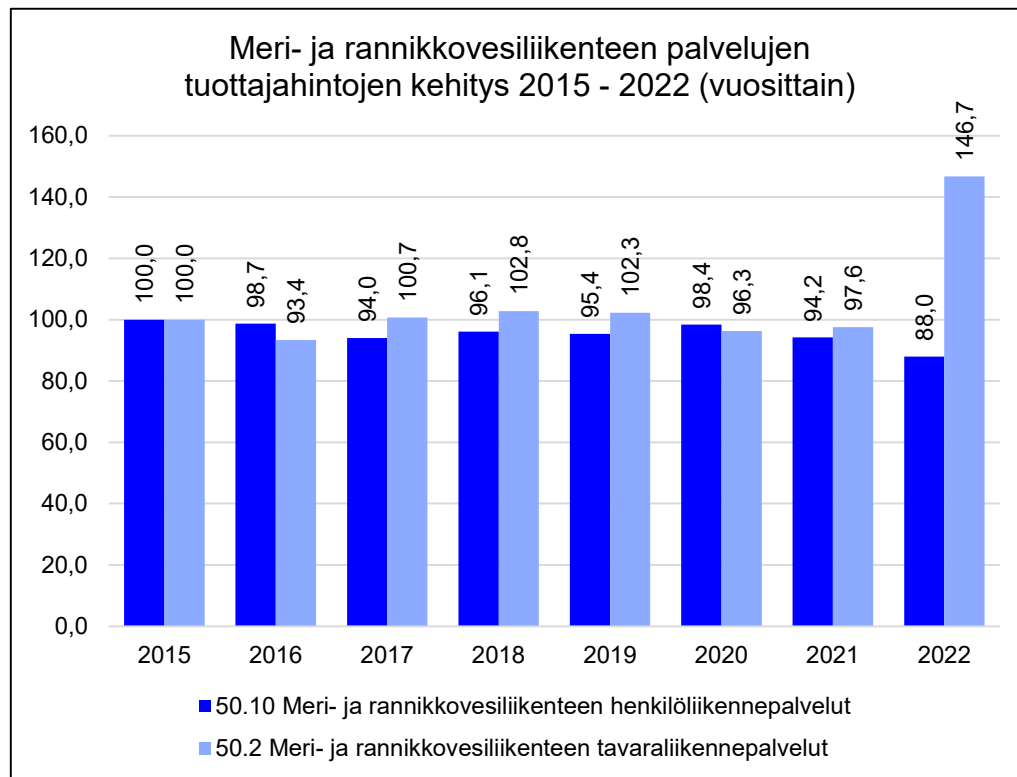
Juha Tervonen, liikenne- ja viestintäministeriö
juha.tervonen@gov.fi

Heikki Metsäranta, Wuutis Oy
heikki.metsaranta@wuutis.fi

LVV LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Meri- ja rannikkovesiliikenteen palvelujen tuottajahintojen toteutunut kehitys

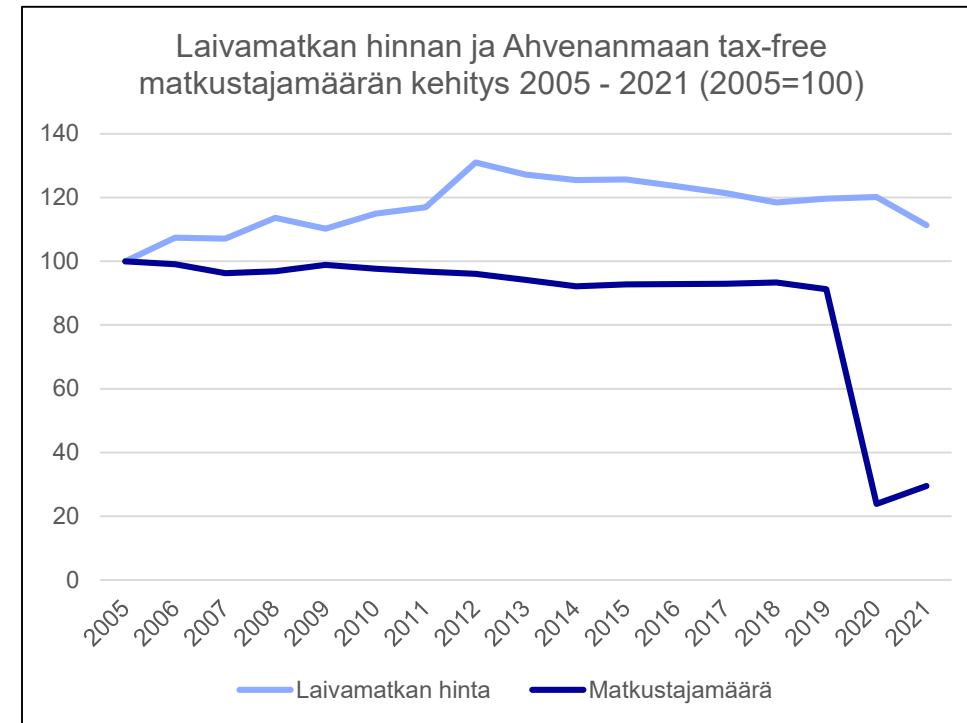
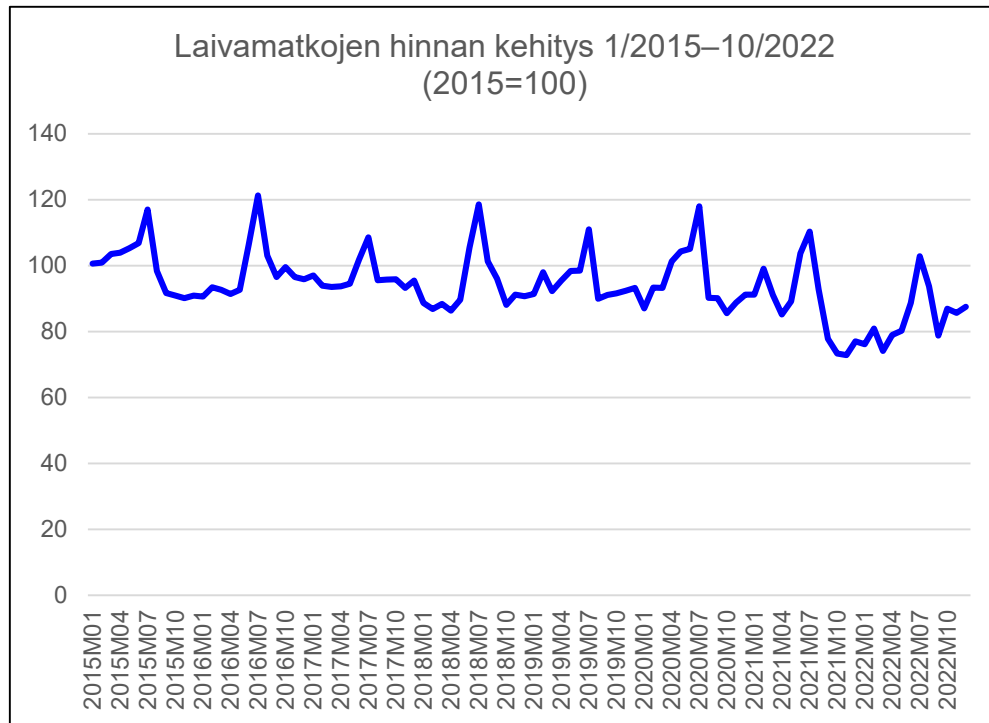
Polttoaineiden maailmanmarkkinahintojen nousu on vaikuttanut tavaraliikennepalveluiden tuottajahintoihin mutta ei henkilöliikennepalveluiden tuottajahintoihin.



Tilastolähde: Suomen virallinen tilasto (SVT): Tuottajahintaindeksit [verkkojulkaisu]. ISSN=1796-3613. Helsinki: Tilastokeskus.

Laivamatkojen hintakehitys ja Ahvenanmaan tax-free matkustajamäärän kehitys

Laivamatkojen hinnat ovat vaihdelleen matkustusesongin mukaan. Trendi on laskeva. Ahvenanmaan tax-free matkustajamäärä on vähentynyt vuodesta 2005 lähtien hieman. Koronapandemian seurauksena matkustajamäärä väheni viidennekseen, mutta on lisääntynyt rajoitusten poistuttua. Vuoden 2022 vertailukelpoista seurantatietoa ei ole vielä tilastoitu. Laivayhtiöiden uutisoinnin perusteella matkustus on edelleen lisääntynyt, mutta jää vielä kauas vuoden 2019 tilanteesta. Yhteystarjonta on myös vähentynyt.



Tilastolähde: Suomen virallinen tilasto (SVT): Kuluttajahintaindeksi [verkkajulkaisu]. ISSN=1796 3524. Helsinki: Tilastokeskus.