

Asia: VN/23899/2023

## **Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleiset huomiot koskien HE luonnosta**

##### Tausta

Palvelualojen työnantajat Palta kiittää työ- ja elinkeinoministeriötä mahdollisuudesta lausua otsikon asiasta. Palta edustaa yksityisiä palveluyrityksiä useilla eri palvelualoilla, esimerkiksi informaatio- ja viestintä sekä liikenne- ja logistiikka. Palta on EK:n toiseksi suurin jäsenliitto, ja edustamme noin 2 000 jäsentämme. Yksityiset palvelualat ovat korvaamattoman tärkeitä Suomen taloudelle, sillä ne tuottavat noin 40 % Suomen BKT:sta ja talous palveluvaltaistuu edelleen.

##### Paltan pääviestit

Palta tukee ehdotusta, että polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa (ETS2) otetaan Suomessa käyttöön heti 2027. Tämä on tarkoituksenmukaista ottaen huomioon päästövähennysten tarve ja hallituksen aie turvata toimialan kilpailukyky ammattidieselillä. Ammattidieselin toteutuksessa tulee kuitenkin huomioida hallinnollisen taakan minimointi ja toteutustapa, joka kannustaa päästöjen vähentämiseen.

Huutokauppatulojen käyttö ratkaisee pitkälti ETS2:n tarkoituksenmukaisuuden, sillä pelkästä hintajoustosta syntyvät päästövähennykset ovat poikkeuksellisen kalliita ja kustannustehottomia (arviolta 1 700 – 3 400 euroa vähennetyltä tonnilta). Huutokauppatulojen käyttöä ei ole kuitenkaan ole huomioitu lainvalmistelun yhteydessä lainkaan. Jo tässä vaiheessa tulee periaatetasolla päättää, että huutokauppatulot käytetään edistämään ETS2:n alaisten alojen vihreää siirtymää.

Analyttikkoarvioiden mukaan uuden päästöoikeuden hinta voi nousta jopa 300 euroon tonnilta vuonna 2030, jolloin esimerkiksi dieselin pumppuhinta voisi nousta 60–70 snt/l hallituksen esityksessä mainitun 11 snt/l sijasta. Tällöin korostuvat entisestään huutokauppatulojen käyttö sekä ammattidieselin ja mahdollisen muun kompensaaion tarve raskaan ammatiliikenteen tukemiseksi.

Palta kannattaa soveltamisalan kansallista laajennusta lähes täyteen mahdolliseen laajuuteensa ja toteaa, että raideliikenteen rajaaminen ETS2:n ulkopuolelle hallituksen esityksen mukaisesti on perusteltua. Lisäksi soveltamisalan ulkopuolelle tulee Ruotsin tapaan jättää yleisen päästökaupan ulkopuolinen kotimaan lentoliikenne (esimerkiksi harrasteilmailu), jonka päästöt ovat pienet. Vaihtoehtoisesti tulee muulla tavoin varmistaa, ettei yleiseen päästökauppaan kuuluvalla lentoliikenteelle aiheudu kohtuutonta hallinnollista taakkaa.

Kansallisesta laajennuksesta aiheutuvat lisäkustannukset tulee kompensoida täysimääräisinä vähintäänkin palvelualojen yrityksille, eli esimerkiksi satamaoperaattoreille, vesiliikenteelle ja maantieliikenteen operaattoreille. Kompensatio tulee toteuttaa kattavalla tukiohjelmalla kyseisten alojen vihreän siirtymän edistämiseksi.

#### Yleiset lähtökohdat

Palta on sitoutunut uudistamaan EU:n ja Suomen ilmastopolitiikkaa siten, että teemme oman osamme maailman keskilämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 asteeseen. Palta tukee Suomen tavoitetta olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. EU:n ilmastotoimet on rakennettava siten, että koko unioni saavuttaa hiilineutraaliuden viimeistään vuoteen 2050 mennessä.

Siirtymässä hiilineutraaliuuteen tulee varmistaa, että ilmasto- ja ympäristövelvoitteet ovat globaalissa kilpailussa toimiville yrityksille mahdollisimman tasapuolisia. Paltan laajasti ja monipuolisesti edustamien liikenne- ja logistiikkapalveluyritysten kokonaismaksurasite on Suomessa jo nyt korkealla tasolla keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna.

#### ETS2:n vaikutukset palvelualoilla ja päästöoikeuden hinta

Esitysluonnoksessa arvioidaan, että ETS2 korottaisi bensiinin sekoitehintaa 16 snt/l ja dieselin sekoitehintaa 11 snt/l (päästöoikeuden hinnalla 50 €/tCO<sub>2</sub>). Palvelualoista vaikutukset kohdistuvat erityisen vahvasti liikenteeseen ja logistiikkaan. Koko liikennesektorin kustannukset olisivat tällöin 517 miljoonaa euroa vuonna 2030. Liikenteen nykyisten energiankäyttötietojen perusteella voidaan arvioida, että kuorma-autojen osuus olisi tästä noin 130 miljoonaa euroa.

Arviomuistion mukaan liikennesektorin päästöt pienenisivät 0,15—0,30 MtCO<sub>2</sub> vuodessa päästöoikeuden hinnalla 50 €. Suhteutettuna liikennesektorin kustannuksiin, yhden vähennetyn CO<sub>2</sub>-tonnin hinnaksi tulisi noin 1 700—3 400 euroa.

Päästövähennyskeinona ETS2 on aivan poikkeuksellisen kallis ja kustannustehoton, jos tarkastellaan vain niitä päästövähennyksiä, jotka syntyvät kysyntäjoustopolitoituksen kautta polttoaineiden kallistuessa. ETS2:n vaikuttavuus ja tarkoituksenmukaisuus ilmastotoimena määräytyvätkin pääosin huutokauppatulojen käytöstä. Palta toteaa, että huutokauppatulot tulee käyttää edistämään ETS2:n alaisten alojen vihreää siirtymää.

Hallituksen esityksen vaikutusarviot perustuvat oletukseen, että päästöoikeuden hinta olisi 50 €/t vuosina 2027—2030. Tutkijat ja analyytikot ovat kuitenkin esittäneet monin verroin korkeampia hintoja. Julkisesti saatavilla on ainakin kolme analyysiä vuoden 2030 hinnalle:

- 71—261 € (Postdam institute et al.)
- 117—260 € (Homaio)
- 300 € (Kiel Institute)

Hinnalla 300 €/t dieselin pumppuhinta voisi kohota 60-70 snt/l hallituksen esityksessä esitetyn 11 snt/l sijasta, joskin hintajousto saattaisi pienentää vaikutusta jonkin verran. Tällöin korostuvat entisestään huutokauppatulojen käyttö sekä ammattidiesel ja muut kompensatiot.

Palta on aiemmassa, ETS2:n arviomuistiota koskevassa lausunnossaan esittänyt arvioita vaikutuksista muihin palvelualoihin, arvioinut mahdollisuuksia sopeutua kohoaviin polttoaineiden hintoihin sekä perustellut Paltan kantoja yksityiskohtaisemmin.

### Yleistä politiikkaympäristöstä

Palta muistuttaa, että ilmastopolitiikan tulee olla pitkäjänteistä, ennakoitavaa ja kustannustehokasta. Poliittikkaympäristön yllättävät muutokset aiheuttavat toimijoille epävarmuutta ja vaikeuttavat kustannustehokkaiden päästövähennystoimien suunnittelua.

Lisäksi Palta katsoo, että EU:n nykyistä ilmastopolitiikan kehikkoa tulee yksinkertaistaa vuoden 2030 jälkeiselle ajalle. ETS2:n käyttöönoton myötä suuri määrä kasvihuonekaasupäästöjä tulee kuulumaan sekä uuteen päästökauppaan että ns. taakanjakosektorille, jossa jäsenmailla on omat velvoitteensa. Yksinkertaisuuden ja kustannustehokkuuden vuoksi taakanjakosektori tulee lakkauttaa ja siihen kuuluvat päästölähteet siirtää muille sektoreille vuodesta 2031 alkaen.

## Säännelty yhteisö

**Palaute ehdotetusta säännellyn yhteisön määritelmästä ja velvoitteiden siirrosta sopimuksella sekä sääntelyn kohdetta koskevista vaikutuksista**

-

## Maa-, metsä- ja kalatalous

**Miten ja kenelle mahdolliset hyvitykset tulisi toteuttaa erityisesti maa-, metsä- ja kalatalouden toimialoilla?**

-

## Liikennesektorin toimijat

**Mitä vaikutuksia soveltamisalarajauksella on toimintaanne?**

Palta kannattaa soveltamisalan kansallista laajennusta lähes täyteen mahdolliseen laajuuteensa ja toteaa, että raideliikenteen rajaaminen ETS2:n ulkopuolelle hallituksen esityksen mukaisesti on perusteltua. Tarkemmat perustelut esitetään Paltan aiemmassa lausunnossa ETS2:n arviomuistioon.

Yleisen päästökaupan (ETS1) ulkopuolinen kotimaan lentoliikenne (esimerkiksi harrasteilmailu), jonka päästöt ovat pienet, tulee Ruotsin tapaan rajata ETS2:n ulkopuolelle. Vaihtoehtoisesti tulee muulla tavoin varmistaa, ettei yleiseen päästökauppaan kuuluvalla lentoliikenteelle aiheudu kohtuutonta hallinnollista taakkaa.

Hallituksen esitysluonnoksen sivulla 30 todetaan virheellisesti, että soveltamisalan kansallinen laajennus ETS1:n ulkopuoliseen kotimaan lentoliikenteeseen lisäisi ETS2:n kattavuutta 0,08 miljoonaa tonnia vuoden 2021 tiedoilla. Valtaosa kotimaan lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä kuuluu kuitenkin jo yleiseen päästökauppaan, ja sen ulkopuoliset päästöt esimerkiksi harrasteilmailusta ovat tietyvästi pienet. Lisäksi esitysluonnoksen maininnalla, että vuonna 2022 kyseiset päästöt olisivat olleet 1,35 miljoonaa tonnia, tarkoitetaan oletettavasti 0,135 miljoonaa tonnia. Täten kansallinen laajennus lisäisi lentoliikenteen osalta soveltamisalaa huomattavasti vähemmän kuin esitysluonnos antaa ymmärtää.

Päästökauppadirektiivin mukaan ETS2:n soveltamisalaa ei voi laajentaa kattamaan ETS1:een kuuluvia päästöjä. Soveltamisalan kansallinen laajentaminen lentoliikenteessä voisi aiheuttaa haasteita polttoaineenkäytön erottelussa ja tunnistamisessa, mikä pahimmillaan johtaa merkittävään hallinnolliseen lisätaakkaan ETS1:een kuuluvalla lentoliikenteelle. Tämä tulee välttää toteutustapaa valitessa.

**Miten mahdolliset hyvitykset niille yritysmuotoisille toimijoille, joiden käyttämä polttoaine tulee soveltamisalan piiriin, voisi toteuttaa?**

-

Rauhamäki Tatu  
Palvelualojen työnantajat Palta ry.

Paloneva Mikko  
Palvelualojen työnantajat Palta ry.