

Asia: VN/23899/2023

Arviomuistio päästökauppadirektiivin toimeenpanosta - Uusi EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelua koskeva päästökauppa

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kemianteollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä arviomuistiosta päästökauppadirektiivin toimeenpanosta - Uusi EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelua koskeva päästökauppa.

Kemianteollisuuden tavoitteena on olla luontopositiivinen ja hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä osana omaehtoista vastuullisuusohjelmaa, Responsible Care, (lue lisää: <https://www.kemianteollisuus.fi/fi/vastuullisuus/hiilineutraalikemia2045/>). Tavoite ei ole helppo ja erilaisissa jatkoselvityksissä onkin tunnustettu kriittisiä tekijöitä, joita tavoitteen saavuttaminen tulee vaatimaan niin toimintaympäristöltä kuin toimialan yrityksiltä itseltään. Selvityksien perusteella on kuitenkin selvää, että kemianteollisuuden yrityksiä on mahdollista kutistaa hiilijalanjälki minimiin ja samalla kasvattaa kädenjälki todella suureksi. Toisin sanoen, kutistaa tehtaiden suorat päästöt Suomessa ja mahdollistaa samalla globaaleille asiakkaille merkittävät päästövähennykset.

Kemianteollisuus pitää tärkeänä järjestelmällistä työtä ilmastoasioiden edistämiseksi. Ilmastoasiat koskevat yhteiskunnassa kaikkia toimialoja, jolloin kokonaisuuden hahmottaminen on usein haastavaa. Lainsäädäntö laadittaessa ja toimenpiteitä pohtiessa onkin kriittistä pystyä edistämään ilmastotavoitteita pitkäjänteisesti ja kustannustehokkaasti ilman että vaarannetaan tarvittavia investointeja ja tiekarttojen viitoittamaa polkua kohti hiilineutraaliutta.

Luontopositiivisen ja hiilineutraalin kemianteollisuuden saavuttaminen tulee vaatimaan massiiviset investoinnit esimerkiksi sähköistymiseen, sekä hiilineutraaliutta tukeviin vaihtoehtoihin raaka-aineisiin ja polttoaineisiin. Tasapuolisella ja kilpailukykyisellä toimintaympäristöllä, sekä riittäväillä hiilivuotosuojilla ja siirtymää tukevilla ratkaisuilla tulee olemaan merkittävä rooli tavoitteiden saavuttamisessa.

Polttoaineen jakelijoiden päästökauppa kohdistuu merkittävästi liikenteeseen, mutta myös teollisuuteen. Kemianteollisuudesta lähtökohtaisesti liikenteen päästöohjaus tulisi tapahtua pitkäjänteisesti ja ennustettavasti jakeluvelvoitteen kautta. Samalla on kuitenkin huolehdittava, että teollisuuden ja teollisuuden kuljetusten kilpailukyky säilytetään. Päällekkäisyyttä tulisi karsia ylimääräisten verojen ja maksujen osalta.

Kemianteollisuus ry:n yksityiskohtaisemmat näkemykset:

1. Soveltamisalasta

Polttoaineiden loppukäyttäjien tunnistaminen nykytilassa on arviomuistion mukaan mahdotonta. Vaihtoehtona fyysisesti eritetyt polttoainevirrat vaikuttaisivat epärealistiselta ja joissain tapauksissa esimerkiksi huoltoasemien tilanpuutteen takia jopa mahdottomilta. Fyysinen erittely johtaisi väistämättä merkittäviin investointikustannuksiin ja vieläpä tilanteessa, jossa direktiivin soveltamisalaan tiedetään olevan tulossa muutoksia vuoden 2030 jälkeiselle ajalle.

Yllä kuvattujen haasteiden takia Kemianteollisuudesta lähtökohtana tulee olla se, että kaikki polttoainekäyttö tulee ottaa päästökauppajärjestelmän piiriin. Fyysisen erittelyn sijaan valtio voisi hyvittää jälkikäteen lisäkustannukset niille toimialoille, jotka eivät ole direktiivin soveltamisen piirissä. Muutamia selkeimmin eriteltävistä olevista polttoainekäyttäjistä kuten lentoliikenne ja raideliikenne voisi olla mahdollista jättää järjestelmän ulkopuolelle. Hyvitysmallin tulee olla sellainen, että se aiheuttaa mahdollisimman vähän lisärasitetta ja hallinnollista taakkaa polttoaineen jakelijoille.

2. Päästökauppajärjestelmän lykkäämisestä

Kemianteollisuudesta liikenteen päästöohjaus tulee lähtökohtaisesti toteuttaa pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti jakeluvelvoitteen kautta. Samalla on kuitenkin huolehdittava, että teollisuuden ja teollisuuden kuljetusten kilpailukyky säilytetään. Päällekkäisyyttä tulisi karsia ylimääräisten verojen ja maksujen osalta.

Mikäli päästökauppajärjestelmään (ETS2) aloitusta päätettäisiin lykätä, niin Suomessa on kuitenkin ensiarvoisen tärkeää huolehtia, että lykkäämisen edellytykset toteutuvat. Yksi kriittinen elementti on päästökauppajärjestelmän hiilidioksidimaksua korkeampi hiilidioksidiverokomponentti. Jos lykkäämisen ehdot laukeaisivat ja päästökauppa tulisi takautuvasti, niin seurauksena syntyisi valtava markkinahäiriö ja kustannuspaine polttoaineiden hintoihin. Tällä olisi iso ei-haluttu vaikutus kaikille polttoaineen käyttäjille ja tämä tulee ehdottomasti välttää. Hallituksen vastikään tekemät

veronalennukset olisi ollut parempi kohdentaa tästäkin näkökulmasta mieluummin energiasisältöveroon hiilidioksidikomponentin sijaan.

3. Muuta

Uuden päästökaupparatkauden säännöt ja vaikutukset ovat epäselvät. Päästöohjaukseen liittyvään politiikkaan on kohdistunut myös muualla lainsäädännössä huomattavasti muutoksia. Lähtökohtaisesti lainsäädäntötyön tulisi olla pitkäjänteistä, mutta todellisuudessa tämä ei näytä toteutuvan etenkin liikenteen osalta, johon on kohdistunut huomattavat määrät ei-haluttuja epävarmuuksia ja muutoksia useiden lainsäädäntöjen kautta

Liikenteen päästökaupan rooli ja merkitys on hyvin epäselvä. Mikäli liiketeen ja teollisuuden yhteinen päästökaupparatkaisu toteutettaisiin tulevaisuudessa ja jakeluvelvoitteesta peräännyttäisiin niin se toisi todennäköisesti merkittävät vaikutukset teollisuuteen ja teollisuuden kilpailukykyyn päästökaupan kautta, mutta samalla myös romahduttaisi liikenteen tavoitteet. Kemianteollisuus ei usko, että tasapainoista ratkaisua päästöohjaukseen on löydettävissä liikenteen päästökaupan kautta. Jatkossa on erittäin tärkeää säilyttää tieliikenne kansallisen päätöksenteon piirissä taakanjakosektorilla, jotta liikenteen päästöohjaus säilyy ja vältetään raju epätasapaino sektoreiden välisessä päästöohjauksessa, mihin esimerkiksi yhteinen päästökaupparatkaisu johtaisi.

Tikka Tuomas
Kemianteollisuus ry