

Asia: TEM078:00/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle uudeksi päästökauppalaiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kiittää mahdollisuudesta lausua. EK on ollut mukana päästökauppadirektiivin uudistamisen eri vaiheissa ja päästökauppa-lakia valmistelevissa työryhmissä (pl. lentoliikenne). EK on sitoutunut kunnianhimoiseen ilmastopolitiikkaan ja näkee, että se voidaan toteuttaa yritysten kilpailukyky säilyttäen ja sitä jopa parantaen. Vihreässä siirtymässä on merkittävää kasvupotentiaalia ja uusia vientimahdollisuuksia suomalaisille yrityksille. Samalla nähdään talouden elpyvän hyvin hitaasti energiakriisin jälkeen inflaation pysytellessä korkealla tasolla ja kysynnän heikentyessä. Suomalaiset yritykset kohtaavat myös joidenkin EU-maiden huomattavien yritystukiresurssien luomia kilpailuvääristymiä.

EK:lla on hallituksen esitysluonnokseen muutamia huomioita sekä ehdotuksia päästökaupan eri osa-alueiden ja tulevan 2030-40 kauden jatkokäsittelyihin EU:ssa.

1. Kiinteiden laitosten päästökauppa

Kiinteiden laitosten osalta päästökauppa kiristyy selvästi 2030-tavoitteen kasvaessa 62 %:iin, päästöoikeuksien kertamittätoinnilla ja markkinavakausvaran-nosta tehtävillä mitätöinneillä. Lisäksi ilmaisjako vähenee muun muassa vertailuarvojen kiristyessä ja hiilirajamekanismin tullessa asteittain voimaan 2026 al-kaen tämän kattavilla toimialoilla. Päästöoikeuden hinnan arvioidaan kasvavan 90–100 euron tuntumasta noin 120 euroon vuoteen 2030 mennessä. Tämä kehitys tulee ottaa huomioon, kun käsitellään yritysten toiminta- ja investointiympäristön muutoksia lainsäädännössä ja tukipolitiikassa. Päästöoikeuden korkea hinta näkyy myös osittain sähkön hinnassa, joten sähköistymisen edistämiseksi on tärkeää jatkaa sähköintensiivisen teollisuuden sähköistämistukea kaudella 2026–2030 sekä alentaa palveluyritysten sähköveroa.

Suomen tulee toimia aktiivisesti EU:ssa, jotta päästökauppateollisuuden kilpailukykyä tukevia toimia on mukana lainsäädännön seuraavissa uudistuksissa. Teollisuudelle tulee myöntää riittävä määrä maksuttomia päästöoikeuksia, hiilirajamekanismin alaisten toimialojen viennille luoda ilmaisjakomenettely ja laajentaa epäsuoran kompensoinnin tukea sitä tarvitseville toimialoille (ns sähköistämistuki Suomessa). Erityisesti EU-tasolla olisi luotava hyvin toimiva menettely hiilidioksidin talteenottoon, varastointiin ja uudelleenkäyttöön, jossa hyvitys olisi oikeudenmukainen negatiiviset päästöt huomioonottava ilman kaksoislaskentaa. Myös EU:n ulkopuolella tehtävien päästövähennysten sallimista päästö-kaupassa olisi selvitettävä kaudelle 2030–2040.

Uudistetussa direktiivissä on merkittävä heikennys fossiilisista polttoaineista biopolttoaineisiin yli 95 %:sti siirtyneille, jotka poistetaan päästökaupasta ja sen ilmaisjaon piiristä kokonaan tulevalla kaudella. Tämä muiden toimialojen kohteesta poikkeava määräys osuu erityisesti suomalaisiin toimijoihin. Se tulisi korjata direktiiviä tarkasteltaessa uudelleen vuonna 2026.

Kiinteiden laitosten päästökaupatoimijat kohtaavat myös meri- ja lentoliikenteen kuljetusten nousevat kulut, joita on käsitelty osiossa 2.

2. Meri- ja lentoliikenteen päästökauppa

2.1 Meri- ja lentoliikenteen päästökaupan vaikutus kilpailukykyyn

Päästökaupan suurin vaikutus tulee olemaan päästöoikeuden hinnalla. Sekä meri- että lentoliikenteen kustannukset tulevat lähivuosina kasvamaan merkittävästi Suomessa. Päästökauppa aiheuttaa Suomessa meriliikenteelle arviolta 500–600 miljoonan euron ja lentoliikenteelle 115–280 miljoonan euron kustannukset vuonna 2030 päästökaupan laajuuden mukaan. Kustannukset ovat merkittävästi suuremmat, kun huomioidaan kaikki EU:n 55-valmiuspaketin aloitteet. Päästökaupan vaikutus on Suomeen suuntautuvan meri- ja lentoliikenteen hintakilpailukykyille sekä ulkomaankaupalle ja matkailulle suhteellisesti suurempi kuin muissa EU-maissa.

EK kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin päästökaupan toimeenpanovaiheessa ja muussa liikenteen ilmastotavoitteiden EU-vaikuttamisessa sekä päästötavoitteiden saavuttamiseksi että kilpailukykyyn ja Suomen saavutettavuuden turvaamiseksi:

- Meri- ja lentoliikenteen päästövähennyksiä tulee tukea riittävän rahoituksen kautta. Toimialojen osuus päästöoikeuksien huutokauppatuloista tulee käyttää toimialan vihreän siirtymän edistämiseksi Suomessa. Meriliikenteen väylämaksu on puolitettava pysyvästi.
- Talvimerenkulun huomioiminen päästökaupassa koskee alusten jäävahvisteisuutta. Huomioiminen on säädetty määräaikaiseksi vuoden 2030 loppuun saakka. Jäissä kulun aikaista

lisäkustannusta ei ole otettu huomioon. Talvimerenkululle tarvitaan täysimääräinen ja pysyvä hyvitys direktiivin seuraavalla käsittelykierroksella.

- Kansainvälisen meriliikenteen päästövähennystavoitteista ja ilmastotoimista tulee ensisijaisesti sopia IMO:ssa. IMO:n ilmastostrategia kiristyy. Uuden strategian tavoite on, että alusten kasvihuonekaasupäästöt ovat nettomääräisesti nolla v. 2050 mennessä tai sen tienoilla huomioiden kansalliset olosuhteet. IMO:n aiempi tavoite oli vähentää päästöjä 50 %, joten muutos on merkittävä.
- IMO:n päästövähennystoimet valmistellaan 2025 mennessä ja ne tulevat voimaan 2027. Päästövähennyksiin tulee standardi, jolla säädellään aluspolttoaineiden kasvihuonekaasusisällön asteittaista vähentämistä, sekä kasvihuonekaasupäästöjen hinnoittelumekanismi. Näillä tulee olemaan merkittävät kustannusvaikutukset, jotka ovat päällekkäisiä EU-säädännön aiheuttamien kustannusten kanssa. Kun globaali päästöjen vähentämisyjärjestelmä tulee voimaan, ei ole enää perustetta ylläpitää päällekkäistä alueellista EU:n päästökauppaa.
- Meri- ja lentoliikenteen uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineiden saatavuutta tulee edistää EU-säädännössä. Päästöttömän energian tuotanto-kapasiteettia tarvitaan lisää ja investointeja on kiihdytettävä sujuvilla lupaprosesseilla.
- Valtioneuvoston tulee varmistaa, että meri- ja lentoliikenteen polttoaineiden verovapaudesta ei luovuta neuvotteluissa energiaverodirektiivissä.
- Suomen saavutettavuuden, logistisen kilpailukyvyyn ja toimintavarmuuden vahvistamiseksi tarvitaan toimenpideohjelma, joka huomioi vihreän siirtymän mahdollisuudet ja esittää ratkaisuja kustannuskilpailukyvyyn pitämiseksi.

2.2 Lentoliikenteen päästökaupan soveltamisala vuoden 2026 jälkeen

Lentoliikenteen päästökauppaa sovellettaisiin vuoden 2026 loppuun saakka ETA-alueen sisäisillä lennoilla sekä lähtevillä lennoilla Sveitsiin ja Iso-Britanniaan nykyiseen tapaan. Hallituksen esitysluonnoksen mukaan tämä niin sanottu Stop the Clock –rajaus olisi kuitenkin voimassa vain vuoden 2026 loppuun saakka, jonka jälkeen päästökauppa laajenee kattamaan myös ETA-alueelta lähtevät ja sinne saapuvat lennot, jos muuta ei sovita sitä ennen EU-tasolla.

EK:n näkemyksen mukaan valtioneuvoston tulee varmistaa, että EU:n päästö-kauppa ei laajene ETA-alueen ulkopuolelle, kun komissio tarkastelee lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan mahdollista laajentamista vuonna 2026. EU:n ulkopuoliset lennot jätettiin lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle varhaisessa vaiheessa mm. merkittävien kauppasodan riskien vuoksi. Esimerkiksi USA:ssa on edelleen voimassa laki, joka estää amerikka-laisten lentoyhtiöiden osallistumisen EU:n päästökauppaan. Lisäksi päästökaupan laajentaminen saattaisi johtaa EU:n ulkopuolelle suuntauvan liikenteen oh-jautumisen EU:n ulkopuolisten hub-asemien (Turkki, Lähi-Itä) kautta ja heikentää EU:ssa sijaitsevien liikenteen solmukohtien kilpailuasemaa.

2.3 Satamien ulkopuolella tapahtuva lastaus ja purkaus

EK toivoo ministeriöltä vielä tarkennusta päästökauppalain velvoittavuuteen ti-lanteessa, jossa aluksen rahtia puretaan tai lastataan satamien ulkopuolella (ns. STS-operaatio). Näin voidaan menetellä esimerkiksi satamaväylien syväysten takia. Edellyttääkö päästökauppavelvollisuus konkreettista satama-käyntiä, ja ellei, niin jääkö lain toimeenpanoon aukko. Jos tällaiset lastaus- ja purkausoperaatiot yleistyisivät esimerkiksi öljykuljetuksissa, voisi öljyvahinkojen riski kasvaa Itämerellä.

3. Polttoainejakelun päästökaupan päästötietojen raportointi

Päästökauppalakia on tarkoitus soveltaa rakennusten, tieliikenteen ja muiden toimialojen päästökauppajärjestelmän vuoden 2024 päästötietojen raportointiin. Valtioneuvosto ei ole vielä linjannut kantaansa polttoainejakelun päästökauppaan osallistumisen ajankohdasta (joko vuonna 2027 tai vuonna 2031). Poltto-ainejakelun päästökauppalain valmistelu on meneillään, eikä arviomuistiota ole ollut vielä käytettävissä.

Päästökaupassa erityisen haastavaksi on osoittautunut toimialamäärittelyt, joiden perusteella päästötiedot olisi raportoitava. Raportoinnista vastaavat poltto-ainejakelijat. Samankaltaista polttoainetta myydään useille toimialoille, joista osa kuuluu päästökaupan eli raportoinnin piiriin ja osa ei. EK pyytää työ- ja elinkeinoministeriötä varmistamaan, että polttoainejakelijoilla on ajoissa selvä ohjeistus, jonka perusteella polttoainejakelijat voivat lain voimaan tullessa toimia päästölupa-haussa, tarkkailusuunnitelman laatimisessa ja päästötietojen raportoinnissa.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ulla Heinonen

Johtaja

Heinonen Ulla
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ruohomäki Kati
Elinkeinoelämän keskusliitto EK - Vihreä kasvu