

Asia: VN/30314/2022

Arviomuistiot päästökauppadirektiivin toimeenpanosta (kiinteät laitokset, merenkulku ja lentoliikenne)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Meri- ja lentoliikennettä on tuettava vihreässä siirtymässä

Sekä meri- että lentoliikenteen kustannukset tulevat lähivuosina kasvamaan merkittävästi, sillä nousupainetta aiheuttavat useat EU:n ilmasto- ja energia-aiheiset säädökset. Yksinään päästökauppa aiheuttaa meriliikenteelle arviolta 500-600 miljoonan euron ja lentoliikenteelle 115-280 miljoonan euron kustannukset vuonna 2030.

Lisäksi molempien alojen katsotaan yleisesti kuuluvan ns. ”hard to decarbonise” -toimialoihin, eli päästöjen vähentäminen on haastavaa ja kallista. Keskeinen päästövähennyskeino on puhtaat polttoaineet, jotka ovat kuitenkin vielä selvästi fossiilisia polttoaineita kalliimpia.

Molempien toimialojen päästövähennyksiä tuleekin tukea riittävän rahoituksen kautta. Esimerkiksi toimialojen osuus päästöoikeuksien huutokauppatuloista tulee käyttää toimialan vihreän siirtymän edistämiseksi Suomessa. Lisäksi valtioneuvoston tulee varmistaa, että alojen polttoaineiden verovapaudesta ei luovuta parhaillaan neuvottelun alla olevassa energiaverodirektiivissä.

Ahvenanmaan saaripoikkeus on otettava käyttöön meriliikenteessä

Päästökauppadirektiivi sisältää saaripoikkeuksen, jonka mukaan jäsenvaltio voi päättää, ettei soveltamisalaan kuulu matkustaja-autolauttojen tai muiden matkustaja-alusten kuin risteilijöiden matkat alle 200 000 asukkaan saarella sijaitsevan sataman ja samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan

sataman välillä. Saaripoikkeusta on mahdollista soveltaa päästökaupan alusta vuoden 2030 loppuun asti. Suomi voi soveltaa poikkeusta Ahvenanmaahan.

Palta katsoo, että Suomen tulisi ottaa saaripoikkeus käyttöön. Poikkeus lieventäisi ilmastotoimien toimialalle aiheuttamaa kustannusrasitusta, mikä olisi tervetullutta myös siksi, että ala toipuu edelleen koronakriisin vaikutuksista.

Poikkeuksen käyttö ei ole merkittävä ongelma alan vihreälle siirtymälle, sillä kannustimet päästöjen vähentämiseen säilyvät joka tapauksessa voimassa. Ensinnäkin alaan kohdistuu kustannuspaineita muistakin politiikkatoimista kuin päästökaupasta. Toiseksi poikkeus koskisi päästöjä vain Manner-Suomen ja Ahvenanmaan väliseltä osuudelta mutta ei Ahvenanmaan ja Ruotsin väliseltä osuudelta usein samasta matkasta. Lisäksi poikkeus on määräaikainen vain vuoteen 2030 asti. Poikkeuksen käyttö ei myöskään pienennä valtion saamia päästöoikeuksien huutokauppatuloja.

Lisäksi ennakoivalla EU-vaikuttamisella on varmistettava, että talvimerenkululle saadaan pysyvä hyvitys päästökaupassa ja uusiutuvien meripolttoaineiden velvoitteessa.

Helsinki-Vantaan hubi-asema on turvattava jatkossakin

Nykyisin lentoliikenteen päästökauppa kattaa EU:n ja ETA-alueen sisäiset lennot. Päästökauppadirektiivissä säädetään, että komissio tarkastelee soveltamisalan laajentamista viimeistään vuonna 2026, ja ilman uusia päätöksiä soveltamisala laajenee vuoden 2027 alussa kattamaan myös kolmansiin maihin lähtevät ja sieltä saapuvat lennot (ns. täysi soveltamisala).

Siirtyminen täyteen soveltamisalaan 2027 olisi ongelmallista sekä ilmaston että tasapuolisen kilpailuasetelman kannalta. Koska päästökauppa korottaisi ETA-alueen ja kolmansien maiden välisten lentojen hintoja, mutta ei ETA-alueen ulkopuolisten lentojen hintoja, muodostuisi kaukomatkustajille kannuste vaihtaa konetta ETA-alueen ulkopuolisella hubilla. Tämä kasvattaisi kasvihuonekaasupäästöjä sikäli, että monilla reiteillä lentomatka pidentyisi huomattavasti. Lisäksi täysi soveltamisala korottaisi riskiä kolmansien maiden vastatoimille.

Ennakoivalla EU-vaikuttamisella on varmistettava, että päästökauppa ei laajene ETA-alueen ulkopuolelle myöhemminkään. Kansainvälisten lentojen päästövähennyksiä voidaan parhaiten edistää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn alaisilla toimilla.

Rauhamäki Tatu
Palvelualojen työnantajat Palta ry.

Paloneva Mikko
Palvelualojen työnantajat Palta ry.