



## MERILIIKENTEEN, LAITOSTEN JA LENTOLIIKENTEEN PÄÄSTÖKAUPPAA KOSKEVIEN ARVIOMUISTIOIDEN LAUSUNTOPYYNTÖ VN/30314/2022

### LAUSUNTOYHTEENVETO

Yleistä päästökauppaa eli meriliikennettä, laitoksia ja lentoliikennettä koskevat arviomuistiot olivat lausuntokierroksella 22.3.-30.4.2023. Arviomuistioiden tavoitteena on kuvata päästökauppadirektiiviin sekä lentoliikenteen päästökauppadirektiiviin sovitut muutokset, kansallisen toimeenpanon mahdolliset vaihtoehdot ja näiden vaikutukset. Lausuntokierroksella pyrittiin osallistamaan sidosryhmiä kansalliseen valmisteluun sekä keräämään tietopohjaa varsinaisen hallituksen esityksen valmistelua varten. Lausunnon jätti 47 tahoa.

### YLEISTÄ

Huomattava osa lausunnon antajista näki päästökaupan roolin merkittävänä EU:n ilmastopolitiikassa ja lähtökohtaisesti kannattivat päästökauppaan tehtävää päästövähennystavoitteen kiristystä sekä soveltamisalan laajennuksia keinoina saavuttaa EU:n päästövähennysvelvoitteet. Edelleen osa lausunnon antajista totesi, että päästökaupan laajeneminen tukee myös Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Suomen Yrittäjät nosti lausunnossaan esiin, että pienet ja keskisuuret yritykset kohtaavat usein hyvin erilaisia haasteita kuin suuret yritykset ja voisi tuoda esiin, miten direktiivi vaikuttaa eri kokoihin yrityksiin ja miten niitä voidaan tarvittaessa tukea. Muun muassa työmarkkinajärjestöt (SAK, STTK ja Palta) toivat lausunnoissaan esiin huomioita päästöoikeuksien huutokaupasta saatavien tulojen käyttökohteisiin. Valtiovarainministeriö korostaa lausunnossaan valtion talousarvion yleiskatteellisuusperiaatetta, suhtautuminen huutokauppatulojen korvamerkintään on kielteinen riippumatta siitä, tarkoitetaanko sillä kansallista talousarviota vai EU-budjettia.

### MERILIIKENNE

#### Saaripoikkeus

Merkittävää kansallista harkintavaltaa meriliikenteen liittämisen päästökauppaan liittyy saaripoikkeuksen soveltamiseen. Saaripoikkeuksen hyödyntämistä selkeästi kannattivat lausunnon antajista Ahvenanmaan maakuntahallitus, Ålands Näringsliv, Helsingin satama, Tallink Silja Oy, Viking Line ja Finnlines Oyj. Lausunnoissa saaripoikkeuksen hyödyntämisen positiivisia vaikutuksia toivat edellä mainittujen ohella esille Keskuskauppakamari, Suomen varustamot ja Suomen Yrittäjät.

Saaripoikkeuksen hyödyntämistä perusteltiin ensisijaisesti päästökaupan vaikutuksilla Ahvenanmaan kansantalouteen ja saavutettavuuteen sekä niillä haasteilla, mitä päästökaupan nopeaan laajentamiseen meriliikenteeseen liittyy varustamojen näkökulmasta.

Ahvenanmaan maakuntahallitus katsoi, että on olemassa todellinen riski, että meriliikenteen päästövähennystoimet johtavat liikenneyhteyksien vähentymiseen Ahvenanmaalle. Maakuntahallitus katsoo, että saaripoikkeus voi olla tärkeä tekijä yhteyksien säilyttämisessä ja korostaa, että Ahvenanmaa on täysin riippuvainen hyvistä ja kustannustehokkaista merikuljetuksista. Muutos voi olla nopea, jos toimijat päätyvät lakkauttamaan liikennöintiä, jonka kannattavuus on heikentynyt. Lentoyhteydet

Ahvenanmaalle ovat vähentyneet viime vuosina. Maakuntahallitus tuo myös esille meriliikenneyhteysien vähentymisen erityisesti Ruotsin suuntaan. Arviomuistiossa on tuotu esille, että meriliikenneyhteyksissä Suomeen on tapahtunut myös positiivista kehitystä.

Maakuntahallituksen mukaan hyvät liikenneyhteydet Ahvenanmaalle tulisi turvata elinvoimaisen talouden säilyttämiseksi. Lähtökohtaisesti kaikki toimialat Ahvenanmaalla kärsivät heikentyvistä liikenneyhteysistä. Liikenneyhteyksillä voi olla vaikutusta myös työvoiman maahanmuuttoon, osaamiseen ja asiantuntemukseen useilla kehittyneillä aloilla, joista Ahvenanmaa on riippuvainen. Maakuntahallitus tuo myös esille, että meriliikenteestä täysin riippuvaisilla pienillä saarilla ei ole samoja mahdollisuuksia kompensoida korkeampien kuljetuskustannusten vaikutuksia kuin valtioilla.

Useat lausunnonantajat katsoivat päästökaupan muodostuvan alkuvuosina varustamojen näkökulmasta veroluonteiseksi toimeksi, koska päästöjen merkittävä vähentäminen lähivuosina ei useissa tapauksissa ole käyttökelpoinen vaihtoehto johtuen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja uusien teknologioiden hintaan ja saatavuuteen liittyvistä haasteista. Saaripoikkeuksen esitettiin antavan merenkulun toimijoille aikaa sopeutua päästökauppaan ja investoida puhtaampiin teknologioihin.

Saaripoikkeuksen hyödyntämistä kannattavat tahot katsoivat, että poikkeuksen hyödyntäminen ei juurikaan hidastaisi päästöjen vähenemistä. Perusteena olivat edellä mainitut vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuteen ja korkeisiin hintoihin liittyvät haasteet. Saaripoikkeuksen hyödyntämisen nähtiin parantavan huoltovarmuutta.

Saaripoikkeuksen hyödyntämistä vastustivat ympäristöministeriö, Ilmastopaneeli, sidosryhmät Pohjanmaalta (Wasa Line, Vaasanseudun kehitys Oy VASEK, Kvarken Ports Oy, Pohjanmaan kauppakamari, Pohjanmaan liitto), Rederi Ab Fjärdvägen, Stena AB, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry sekä väitöskirjatutkija Mikko Heikkilä. Saaripoikkeuksen hyödyntämisen vastustajat näkivät suurimmaksi ongelmaksi, että saaripoikkeus vääristäisi kilpailua.

Saaripoikkeuksen katsottiin vaikuttavan kielteisesti varustamoiden väliseen kilpailuasetelmaan, koska se koskisi rajallista määrää varustamoita ja reittejä. Lausunnoissa nostettiin esille kielteiset vaikutukset saaripoikkeuksen ulkopuolelle jääviin Vaasa-Uumaja ja Hanko-Nynäshamn reiteillä liiro-pax-aluksia liikennöiviin varustamoihin (Wasa Line, Stena Lines) sekä Naantali-Långnäs reitillä rahatialusta liikennöivään varustamoon (Rederi Ab Fjärdvägen).

Saaripoikkeuksen arvioitiin johtavan siihen, että osa rahtiliikenteestä ohjautuisi saaripoikkeuksen piirissä oleville reiteille, mikä heikentäisi kannattavuutta poikkeuksen ulkopuolelle jäävillä reiteillä ja voisi johtaa liikennöinnin vähentymiseen. Rahtikustannusten arvioitiin nousevan Vaasa-Uumaja-reitillä ja johtavan negatiivisiin vaikutuksiin elinkeinoelämälle (Vaasanseudun kehitys Oy VASEK, Kvarken Ports Oy), Pohjanmaan kauppakamari, Pohjanmaan liitto).

Sidosryhmät Pohjanmaalta (Wasa Line, Vaasanseudun kehitys Oy VASEK, Pohjanmaan kauppakamari ja Pohjanmaan liitto) katsoivat, että mikäli poikkeus otetaan käyttöön, tarvittaisiin valtioneuvoston menpiteitä poikkeuksen ulkopuolelle jäävillä reiteillä. Wasa Line katsoi, että saaripoikkeuksen käyttöön ottamista tulisi arvioida myös EU:n kilpailuoikeuden ja valtioneuvoston näkökulmasta. Tallink-Silja ja Viking Line katsoivat, että Viking Linen ja Silja Linen rahtiliikenne reiteillä manner-Suomi-Ahvenanmaa-Ruotsi ei kilpaile Vaasa-Uumaja reitin kanssa.

Ahvenanmaan ja manner-Suomen välillä yhtä rahtilaivaa liikennöivä Rederi Ab Fjärdvägen toi esille, että ropax-liikenteellä Ahvenanmaan kautta Ruotsiin on jo nykytilanteessa useita etuja verrattuna rahtiliikenteelle Ahvenanmaalle. Näitä etuja ovat taxfree Ahvenanmaan kautta liikennöiville ropax-aluksille sekä muun muassa vakuutusten korkeampi verotus ja bunkkerivero kotimaassa liikennöiville aluksille. Saaripoikkeuksen käyttöönotto vaikeuttaisi tilannetta. Rederi Ab Fjärdvägen arvioi, että liikennöinti tullaan lopettamaan, mikäli saaripoikkeus otetaan käyttöön. Stena Line katsoi saaripoikkeuksen hyödyntämisen vääristävän kilpailua ja vaarantavan Hanko-Nynäshamn reitin kestävyuden.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:n katsoi Ahvenanmaan kautta liikennöivälle ropax-liikenteelle nykytilanteessa myönnettyjen tukien ja muiden etujen (miehistötuki, palvelujen arvonlisä- ja valmisteverottomuus laivoilla) vähentävän merkittävästi matkailu- ja ravintolapalveluiden käyttöä Suomessa ja saaripoikkeuksen hyödyntämisen vääristävän kilpailua entisestään.

Kilpailua vääristäviin vaikutuksiin kiinnittivät huomiota myös lausunnon antajat, jotka eivät yksiselitteisesti asettuneet vastustamaan saaripoikkeuksen hyödyntämistä (Valtiovarainministeriö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Suomen Yrittäjät, Keskuskauppakamari, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom). Valtiovarainministeriö katsoi, ettei saaripoikkeuksen kansallinen käyttöönotto olisi ongelmaton kilpailua vääristävistä ja kannustesyistä. Kilpailu- ja kuluttajaviraston mukaan tiettyä toimialaa tai toimintaa koskeviin poikkeuksiin päästökaupan soveltamisalassa tulee suhtautua lähtökohtaisesti kriittisesti.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto tulkitsee, että saaripoikkeuksen vaikutus alusten liikennöintiin olisi vähäinen sillä perusteella, että monet alukset pysähtyvät jo nykyisellään Ahvenanmaalla. Virasto totesi: "Jos sillä (saaripoikkeuksella) ei vaikuteta yritysten käyttäytymiseen, olisi saaripoikkeus käytännössä tulonsiirto reitillä liikennöiville varustamoille ja poikkeus vähentäisi samalla näiden yritysten kannustimia päästövähennyksiin. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo, että olisi syytä tarkoin harkita, ovatko tällaiset vaikutukset peruste säättää poikkeuksia päästökauppaan". Arviomuistiossa on tuotu esille, että saaripoikkeuksen hyödyntäminen voi vaikuttaa Ahvenanmaan meriliikenneyhteyksiin usein tavoin, mukaan lukien nykyisten yhteyksien säilyminen kannattavina.

Liikenne- ja viestintävirasto kiinnitti huomiota saaripoikkeuksesta saatavan edun kohdentumiseen. Arviomuistiossa on tuotu esille, että etu ei välttämättä kohdistuisi nimenomaan Ahvenanmaa – manner-Suomi välille. Tallink Silja Oy katsoi, että saaripoikkeusta käyttöönotettaessa lainsäätäjät pystyisi lainsäädännöllisin toimin varmistamaan, että saaripoikkeuksen kustannusvaikutus kohdistuisi nimenomaisesti vain manner-Suomi – Ahvenanmaa yhteysvälille.

Huomiota kiinnitettiin lausunnoissa myös mahdollisuuteen, että saaripoikkeuksen hyödyntäminen lisäisi ropax-liikenteen satamakäyntejä Ahvenanmaalle ja sitä kautta myös päästöjä. Tämän todennäköisyys on arvioitu arviomuistiossa vähäiseksi.

Mahdollisuuden, että saaripoikkeuksen hyödyntäminen heikentäisi kannustimia päästöjen vähentämiseen tai vaikeuttaisi ilmastotavoitteiden saavuttamista toivat esille ympäristöministeriö, Ilmastopaneeli, sidosryhmät Pohjanmaalta (Vaasanseudun kehitys Oy VASEK, Kvarken Ports Oy, Pohjanmaan kauppakamari, Pohjanmaan liitto), Stena AB ja väitöskirjatutkija Mikko Heikkilä. Väitöskirjatutkija Mikko Heikkilä piti todennäköisenä, että jos Helsinki-Tukholma-välin laivat joutuisivat maksamaan päästöistään, pysähdykset Maarianhaminassa muuttuisivat jollain aikavälillä kannattamattomiksi. Tämä avaisi Heikkilän mukaan markkinan vähäpäästöisille matkustaja-aluksille Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välille.

Wasa Line, Vaasanseudun kehitys Oy VASEK, Kvarken Ports Oy, Pohjanmaan kauppakamari ja Pohjanmaan liitto toivat esille Vaasa-Uumaja reitin roolin huoltovarmuuden takaamisessa, ja korostivat riskiä, että saaripoikkeuksesta olisi haittaa tälle liikenteelle.

Muutaman lausunnonantajat toivat esille pitävänsä saaripoikkeusta käsittelevää vaikutusarviointia kattavana. Vaikutusarviointiin tehtiin joitakin täydennysehdotuksia ml. Stena Linen Hanko-Ny-näshamnin käsittely. Kilpailu- ja kuluttajavirasto korosti yleisesti kattavien vaikutusarviointien merkitystä päästökauppadirektiivin toimeenpanon yhteydessä ja nosti meriliikenteen osalta esille mahdollisuuden, että saaripoikkeusta koskevaa vaikutusarviointia voitaisiin täydentää toteuttamalla kysely varustamojen asiakkaille siitä, miten he reagoisivat matkalippujen tai rahtikuljetushintojen muutoksiin.

Ahvenanmaan maakuntahallitus totesi saaripoikkeuksen osalta, että kuljetuskustannusten nousun välillisiä vaikutuksia on vaikeaa arvioida ja toteaa, että muistiosta ei löydy kokonaisharkintaa laajemmista kansantaloudellisista vaikutuksista Ahvenanmaalle kuten työllisyydestä, BKT:stä, verotuloista, pendelöinnistä, muuttoliikkeestä, tavaratoimituksista ja työvoimasta.

## Meriliikenteen liittäminen päästökauppaan ja toimeenpano

Jotkut lausunnonantajat toivat esille tukensa meriliikenteen liittämiselle päästökauppaan tai käsitteli-  
vät lausunnoissa meriliikenteen päästökaupan yleisiä vaikutuksia. Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota meriliikenteen merkitykseen Suomelle sekä meriliikenteen päästökauppaan liittämisen kustannuksiin. Kustannusarvion tekeminen todettiin haastavaksi epävarmuuksista johtuen. Esitettyä arviota ei kuitenkaan kyseenalaistettu tai tuotu esille tarpeita täydennyksille. Muutama lausunnonantaja kiiteli vaikutusarviointia.

Liikenne- ja viestintävirasto toi esille, että viraston rahoitus uusien tehtävien hoitamiseksi tulee turvata. Suomen Varustamot tuki arviomuistiossa esille tuotua ratkaisua Energiaviraston ja liikenne- ja viestintäviraston välisestä työnjaosta päästökaupassa.

Ahvenanmaan maakuntahallitus katsoi, että meriliikenteen sisällyttäminen päästökauppaan tulee ottaa huomioon valtakunnan ja Ahvenanmaan huutokauppatuloja koskevassa välisessä tulonjaossa ja että nykyistä sopimusta tulee siten tarkistaa. Ahvenanmaan maakuntahallitus katsoo, että meriliikenteen päästökauppa on itsehallintolain nojalla maakunnan lainsäädäntövallassa ja toi esille laun-  
nossaan Ahvenanmaan valtuuskunnan saman sisältöisen näkemyksen päästökaupan meriliikenne-  
laajennusta koskevasta toimivallasta. Valtuuskunnan näkemystä saari-poikkeusta koskevasta toimi-  
vallasta ei mainittu.

## Muut meriliikennettä koskevissa lausunnoissa esille tuodut kysymykset

Sidosryhmät (Suomen Satamat ry, Suomen varustamot ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Valtio-  
varainministeriö) kiinnittivät huomiota siihen, että päästökauppa ja IMO:n toimet eivät saisi muodos-  
taa päällekkäistä taakkaa. Lisäksi STTK ry, Suomen Satamat ry, Keskuskauppakamari, Elinkei-  
noelämän keskusliitto EK esittivät myös näkemyksen, että vaikuttamista talvimerenkulun huomioi-  
miseksi tulisi jatkaa, kun päästökauppaa uudistetaan vuoden 2030 jälkeiselle ajalle. Väylävirasto  
kiinnitti laun-  
nossaan huomiota jäänmurtajia koskeviin kysymyksiin todeten, että perinteiset jään-  
murtajat ovat jäämässä päästökaupan ulkopuolelle, mutta jää ainakin osittain avoimeksi, miten moni-  
toimimurtajia (alus, joka on sekä jäänmurtaja että offshore-alus) kohdeltaisiin jäänmurtotehtävissä  
raportoinnin osalta. Lausunnoissa esitettiin myös joitakin muutostoiveita juuri hyväksytyyn direktiivin  
sisältöön, jota ei voida enää muuttaa.

## LAITOKSET

### Soveltamisalaa koskevat muutokset

Laitosten osalta lausunnon antajien keskeisimmät huomiot kohdistuivat päästökaupan soveltamis-  
alaa koskeviin muutoksiin, hiilidioksidin talteenottoa ja hyödyntämistä koskevaa sääntelyä, sekä jos-  
sain määrin myös päästöoikeuksien ilmaisjakoa.

Yhdyskuntajätteenpolton sisällyttämiseen oli useilla lausunnon antajilla huomioita. Lausunnot käsit-  
telivät jätteenpolton mahdollisen täysimääräisen sisällyttämisen aikataulua, siihen liittyviä kansallisia  
valintoja, arvioita jätteenpolton sisällyttämisen vaikutuksista, jätteenpolttosektorin päästövähennys-  
mahdollisuuksia sekä yleisemmin jätteenpoltoa, jätteiden kierrätystä sekä kierrätysasteelle asetettu-  
jen tavoitteiden suhdetta.

Lausunnon antajat jakautuivat näkemyksissään siinä, missä aikataulussa jätteenpoltto tulisi täysi-  
määräisesti sisällyttää päästökauppaan, toisin sanoen, milloin sektorille tulisi kohdistaa päästökau-  
pan kustannusvaikutus 2024 käynnistyvä tarkkailu- ja raportointivelvoitteen lisäksi.

Jätteenpolton täysimääräistä sisällyttämistä päästökauppaan jo ennen vuotta 2028 kannattivat lau-  
sunnoissaan Ilmastopaneeli, Lassila & Tikanoja sekä ympäristöministeriö. Kierrätysteollisuus ry ja  
Fortum Oyj pitivät lausunnoissaan direktiiviin rakennettua polkua jätteenpolton sisällyttämisestä

päästökauppaan kannatettavana ja Fortum piti lisäksi tärkeänä, että sisällyttäminen tehdään yhtäaikaaisesti muiden jäsenvaltioiden kanssa ja toimijoilla on riittävästi varautumisaikaa. Kiertovoima ja Vaasan Sähkö ja totesivat lausunnoissaan, että kansallisesti tulee harkita opt-out -mahdollisuuden käyttämistä jätteenpolton sisällyttämisestä päästökauppaan vasta nykyisen päästökauppakauden päättymisen jälkeen vuonna 2030. Kiertovoima lisäksi vastustaa kansallisen sisällyttämisen aikaistamista.

Energiateollisuus ry nosti lausunnossaan esiin, ettei jätteenpolton sisällyttämisestä ole toistaiseksi tehty EU-tason vaikutusarviota ja piti tärkeänä, että arvioissa keskityttäisiin siihen, onko etua edetä direktiivin esittämässä aikataulussa sisällyttää jätteenpolto 1.1.2028 alkaen kesken 1.1.2026 alkavan päästökauppakauden vai ennemmin toteuttaa sisällyttäminen sitä seuraavan päästökauppakauden alusta, eli 1.1.2031 alkaen. Metsäteollisuus ry nosti lausunnossaan esiin, että ennen mahd. kansallisen päätöksen tekoa olisi hyvä tarkastella jätteenpoltoaineiden ohjautuvuutta rinnakkaispoltto- ja jätteenpolttolaitosten välillä. Kiertovoima ry:n lausunnossa todettiin, että arviomuistion nykytilakuvauksella ei anna riittävän kokonaisvaltaista kuvaa Suomen jätteenpolttolaitosten merkityksestä taakanjakosektorin kokonaishiilidioksidipäästöihin.

Lausunnonantajista Westenergy esitti voimakasta kritiikkiä jätteenpolton sisällyttämiselle päästökauppaan. Vantaan Energia päästökaupan toimeenpanossa tulisi erityisesti korostaa myös kierrätyksen edistämistä sekä esittää, että selkeä ero kierrätyskelpoisen sekä kierrätyskeltottoman jätteen polton välille. VATT totesi lausunnossaan, että jätteenpolton sisällyttäminen päästökauppaan lisäisi päästökaupan kattavuutta ja sääntelyn yhdenmukaisuutta toimialan sisällä.

Useat lausunnonantajat korostivat, että hiilidioksidin talteenottoa, varastointia ja hyödyntämistä (CCUS) koskevien mahdollisuuksien ja yksityiskohtaisten sääntöjen luominen on erittäin tärkeää. Erityisesti jätteenpoltossa teknologian korostettiin useissa lausunnoissa olevan keskeisin sektorin mahdollinen päästövähennystoimi. Energiateollisuus myös toi lausunnossaan esiin, että on tärkeää, että sääntely on tasavertaista päästökauppa- ja ei päästökauppasektorilla. Keskuskauppakamari piti tärkeänä, että Suomi on aktiivinen hiilidioksidin talteenottoa ja hyödyntämistä koskevan EU- ja kansallisen sääntelyn selkeyttämisessä. Fortum toivoo, että Suomi pyrkisi vaikuttamaan jätteenpolton CCU-teknologia mahdollisimman laajaan hyväksyntään. Vantaan Energia piti tärkeänä, että CCU-ratkaisut eivät kannusta kierrätyskelpoisen jätteen polttoon muiden kierrätysmenetelmien – erityisesti mekaanisen ja kemiallisen kierrättämisen – sijaan.

Lisäksi lausunnonantajat esittivät huomioita työ- ja elinkeinoministeriön Ramboll Finland Oy:llä teettämän jätteenpolton päästökauppaan sisällyttämistä koskevan teettämään selvitykseen, joka julkaistiin arviomuistioden ollessa lausunnonalla. Lausunnoissa käsiteltiin myös asioita, mistä ei vielä direktiivin toimeenpanon yhteydessä päätetä, kuten jätteenpolton mahdolliseen opt-out 2030 saakka. Osa lausunnonantajista suhtautui kriittisesti jätteenpolton mahdolliseen täysimääräiseen sisällyttämiseen 2028 alkaen.

Huomattava osa lausunnonantajista piti huonona muutetun direktiivin rajausta, sulkea laitokset, joiden päästöistä yli 95 % aiheutuu kestävästä biomassan poltosta, soveltamisalan ulkopuolelle. Rajaus nähtiin ongelmallisena, koska se saattaa luoda vääränlaisen kannustimien lisätä fossiilisen polttoaineen käyttöä. Lisäksi ehtoa pidettiin epäoikeudenmukaisena laitosten tasapuolisen kohtelun sekä päästökaupan ja päästöoikeuksien ilmaisjaon myöntämisen periaatteiden näkökulmasta. Ehdon soveltamiseen käytännössä todettiin myös lausunnoissa liittyvän epäselvyyttä. Myöskään vaikutukset taakanjakosektoriin ei ole tiedossa. Yksikään lausunnonantajista ei pitänyt direktiivin edellyttämää muutosta kannatettavana.

Päästökaupan soveltamisalaa laajennetaan kattamaan myös uusiutuvan vedyn tuotanto. Lausunnonantajista P2X Solutions pitää muutosta hyvänä mutta nostaa esiin huolen, että myös siirtymäaikana, vuosina 2024-2025, olisi mahdollista sovelletaan kilpailukykyisiä vertailuarvoja ilmaisjaossa, jotta muutoksesta ei aiheutuisi ylimääräistä haittaa uuden markkinan syntymiselle. Energiateollisuus myös nosti esiin tarpeen vedyn tuotannon ilmaisjakosääntöjen selkiyttämiseksi myös silloin, kun vety on osa jonkin muun tuotteen valmistusprosessia.

Muut laitoksia koskevissa lausunnoissa esille tuodut kysymykset

Muutetun päästökauppadirektiivin energiatehokkuuteen liittyvää lisäehtoa täyden ilmaisjaon saamiseksi kritisoitiin useamman lausunnon antajan toimesta ja sen todettiin muun muassa lisäävän hallinnollista taakkaa ja luovan riskin epätasaiselle kohtelulle. Lisäksi ehdon toimeenpanoon nähtiin liittyvä epäselvyyttä.

Valtiovarainministeriö esitti lausunnossaan yksityiskohtaisia tarkennuksia ja korjauksia päästöoikeuksien ilmaisjaon ja hiilirajamekanismin erosta sekä toimintaperiaatteista.

Muun muassa Metsäteollisuus ry ja EK toivat lausunnoissaan esiin, että päästökaupan laajeneminen laitosten päästökauppatoimijat kohtaavat myös meri- ja lentoliikenteen kuljetusten nousevat kulut.

Ympäristöministeriö nosti esiin lausunnossaan, ettei arviomuistiossa ole esitetty arviota muutetun direktiivin kansallisista päästövähennysvaikutuksista laitoksiin ja viitaa komission direktiiviehdotuksensa yhteydessä tekemän vaikutusarvion tuloksiin. Myös valtiovarainministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota, ettei kansallisia päästövähennysvaikutuksia ole arvioitu ja edelleen, että kokonaisuuteen ja ennusteisiin liittyy suuria epävarmuuksia.

## LENTOLIIKENNE

Lentoliikenteen osalta päästökauppadirektiivin muutokset eivät käytännössä sisällä kansallista liikku-  
mavaraa toimeenpanossa, mikä todennäköisesti vaikutti siihen, että merkittävä osa lausun-  
tokierroksen huomioista kohdistui arviomuistion kommentoinnin sijaan joko päästökauppadirektiivin sisältöön  
tai laajemmin 55-valmiuspaketin vaikutuksiin lentoliikenteessä. Lisäksi keskeisimmät sidosryhmät  
olivat osallistuneet arviomuistion laadintaan. Finnair kuitenkin huomautti, että koska uusiutuvien len-  
topolttoaineiden käytön tukimekanismia koskevat yksityiskohdat eivät ole tiedossa, ei mekanismin  
vaikutuksia voida uskottavasti arvioida.

Useat lausijat (erityisesti Finnair, Finavia, EK, MaRa ja Palta) kiinnittivät huomiota niin lentoliiken-  
teen päästökaupan, kuin myös laajemmin 55-valmiuspaketin toimenpiteiden, huomattaviin kustan-  
nuksiin, joiden nähtiin voivan merkittävästi vaikuttaa kotimaisten toimijoiden kilpailukykyyn ja Suo-  
men saavutettavuuteen. Tasapuolisen kilpailun näkökulmasta globaaleja ratkaisuja, kuten COR-  
SIA:a, pidettiin kansallisia tai alueellisia toimia parempana ja Suomen tulisikin panostaa globaalien  
toimien edistämiseen. Edellä mainitut lausijat myös korostivat, ettei päästökaupan soveltamisalaa  
tule tulevassa arvioinnissa ja sitä seuraavissa lainsäädäntöneuvotteluissa laajentaa ETA-alueen ul-  
kopuoliseen lentoliikenteeseen. Lisäksi 55-valmiuspakettiin ja energiaverodirektiivin ehdotettuihin  
muutoksiin sisältyvää lentopolttoaineen veroa ei tulisi ottaa käyttöön, vaan Suomen tulisi sitä jatko-  
neuvotteluissa vastustaa. Uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä tulisi ennemmin edistää tukemalla  
lentoyhtiöitä näiden käytössä esimerkiksi ohjaamalla päästökaupan huutokauppataloja tai kansallisia  
tukia yhtiöille. Merkittävien ilmastotoimien lisäkustannusten nähtiin myös vaikeuttavan lentoyhtiöiden  
mahdollisuuksia sijoittaa uuteen vähäpäästöiseen teknologiaan.

Suomen ilmastopaneeli ja VATT pitävät lentoliikenteen päästökaupan tehostamista perusteltuna.  
VATT huomauttaa, että lentoliikenne on pitkälti ollut 2020-luvulle saakka ilmastosäätelyn ulkopuo-  
lella, eivätkä lippujen hinnat ole sisältäneet lentoliikenteen aiheuttamien ulkoisvaikutusten kustan-  
nuksia. Jos lentoliikenteen päästöjä halutaan aidosti vähentää, on lentojen määrää VATT:n mukaan  
vähennettävä. Ilmastopaneeli suosittaa, että Suomi jouduttaa kaikkien kasviuonekaasupäästöjen  
sisällyttämistä lentoliikenteen päästökauppaan, sekä pitää ilmaisten oikeuksien tarjoamista "kom-  
pensaationa" uusiutuvien polttoaineiden käytöstä ristiriitaisena. KKV piti lentoliikenteen päästöoi-  
keuksien ilmaisjaosta luopumisen osalta hiilivuotoriskiä pienenä, joten ehdotukset heidän mukaansa  
tehostavat päästökauppaa.

Akava ja Suomen Yrittäjät korostivat Suomen syrjäistä sijaintia ja vaihtoehtoisten kulkumuotojen  
puutetta, mikä nousevien lentolippujen hintojen johdosta voi vaikeuttaa erityisesti kotimaisten pk-yri-  
tysten edellytyksiä kasvattaa kansainvälistä liiketoimintaa. EK ehdotti Suomen saavutettavuuden,  
logistisen kilpailukykyyn ja toimintavarmuuden vahvistamiseksi laadittavaa toimenpideohjelmää, jossa

huomioitaisiin vihreän siirtymän mahdollisuudet ja esitettäisiin ratkaisuja kustannuskilpailukyvyyn pitämiseksi.

#### MUUT LAUSUNNOISSA ESILLE NOUSEET ASIAT

Osa lausunnon antajista nosti lausunnoissaan esiin huomiota liittyen samassa direktiivimuutoksessa hyväksytyyn polttoaineen jakeluun kohdistuvaan päästökauppaan. Keskuskauppakamari huomautti, että nyt lausunnoilla olevat arviomuistiot eivät käsittele päästökauppaa kokonaisuutena ja edelleen uuden päästökaupan perustaminen aiheuttaa tarpeen tarkastella liikenteen verotuksen ja maksujen kokonaisuutta, jotta päästöjä ei hinnoitella kaksinkertaisesti ja jotta Suomen logistinen kilpailukyky ei heikkene.