

Lausunto

27.04.2023

Asia: VN/30314/2022

Arviomuistiot päästökauppadirektiivin toimeenpanosta (kiinteät laitokset, merenkulku ja lentoliikenne)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Työ- ja elinkeinoministeriölle

Arviomuistiot päästökauppadirektiivin toimeenpanosta

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut kunnianhimoiseen ilmastopoliitiikkaan ja näkee, että se voidaan toteuttaa yritysten kilpailukyky säilyttäen ja sitä jopa parantaen. Vihreässä siirtymässä on merkittävää kasvupotentiaalia ja uusia vientimahdollisuuksia suomalaisille yrityksille.

EK kiittää mahdollisuudesta lausua päästökauppadirektiivin uudistuksen arviomuistioista. Muistioissa on kuvattu päästökauppadirektiivin sisältöä, kansallista toimeenpanoa ja vaikutuksia. EK on ollut mukana päästökauppadirektiivin valmistelun eri vaiheissa ja muistiota valmistelemissa työryhmissä (pl. lentoliikenne). EK:lla ei ole arviomuistioihin muutosehdotuksia, mutta tiettyjä toimeenpanoon liittyviä asioita jää epäselväksi koskien muun muassa bioenergian käyttöä yli 95 %:sti ja ilmaisjaon ehdollisuutta.

Vaikutusarvioita on tehty jo ennakkovaikuttamisaikana ja niitä on päivitetty toimintaympäristön muutosten mukaisesti. Suurin vaikutus on ollut päästöoikeuden hinnan nousulla, jonka seurauksena meriliikenteen kansallisten kustannusvaikutusten arvio on jopa kaksinkertaistunut alkuperäisiin arvioihin verrattuna. Päästökaupan muutokset aiheuttavat myös lentoliikenteelle merkittäviä lisäkustannuksia. Päästökustannukset yhdistettynä energiakriisin nostamiin energian hintoihin ja toimintaympäristön muutoksiin voivat hidastaa panostusta vihreään siirtymään, mikä on otettava

huomioon käsiteltäessä elinkeinoelämän toiminta- ja investointiedellytyksiä lainsäädännössä ja tukipolitiikassa.

Kiinteiden laitosten päästökauppa

Kiinteiden laitosten osalta päästökauppa kiristyy selvästi 2030-tavoitteen kasvaessa 62 %:iin, päästöoikeuksien kertamittatöinnillä ja markkinavakausvaran nosta tehtävillä mitätöinneillä. Lisäksi ilmaisjako vähenee muun muassa vertai-luarvojen kiristytessä ja hiilirajamekanismin tullessa asteittain voimaan 2026 alkaen 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 sähköistämistä kaudella 2026–2030 sekä alentaa palveluyritysten sähköveroa.

Uudistetussa direktiivissä on merkittävä heikennys fossiilisista polttoaineista biopolttoaineisiin yli 95 %:sti siirtyneille, jotka poistetaan päästökaupasta ja sen ilmaisjaon piiristä kokonaan tulevalle kaudella. Tämä muiden toimialojen kohdella poikkeava määräys osuu erityisesti suomalaisiin toimijoihin. Se tulisi korjata direktiiviä tarkasteltaessa uudelleen vuonna 2026. Lisäksi direktiiviin ja arviomuihin jää epäselvyyttä siitä, miten kriteerin, 95 %, täyttäminen ja bio-massan kestävyys täsmällisesti ottaen määritellään.

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

Meri- ja lentoliikenteen päästökauppa

Sekä meri- että lentoliikenteen kustannukset tulevat lähivuosina kasvamaan merkittävästi Suomessa, sillä nousupainetta aiheuttavat useat EU:n ilmasto- ja energia-aiheiset säädökset. Yksinään päästökauppa aiheuttaa Suomessa meriliikenteelle arviolta 500–600 miljoonan euron ja lentoliikenteelle 115–280 miljoonan euron kustannukset vuonna 2030 päästökaupan laajuudesta riippuen. Kustannukset ovat merkittävästi suuremmat, kun huomioidaan kaikki 55-paketin aloitteet.

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 jäävähvisteisuutta. Huomioiminen on säädetty määräaikaiseksi vuoden 2030 loppuun saakka. Jäissä kulun aikaista

lisäkustannusta ei ole otettu huomioon. Tal-vimerenkululle tarvitaan täysimääräinen ja pysyvä hyvitys direktiivin seuraavaa käsittelykierröksellä.

☐ Kansainvälisen meriliikenteen päästövähennystä-voitteista ja ilmastotoimista tulee ensisijaisesti sopia IMO:ssa. Kun globaali päästöjen vähentämistäjärjestelmä tulee voimaan, ei ole enää perustetta ylläpitää päällekkäistä alueellista EU:n päästökauppaa.

☐ Kansainvälisten lentojen päästövähennyksiä voidaan parhaiten edistää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn toimilla, jolloin kilpailuasetelma on tasapuolinen kaikille toimijoille. Valtioneuvoston tulee varmistaa, että EU:n päästökauppa ei laajene ETA-alueen ulkopuolelle, kun komissio tarkastelee lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan mahdollista laajentamista viimeistään vuonna 2026.

☐ Meri- ja lentoliikenteen uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineiden saatavuutta tulee edistää EU-säädännössä. Päästöttömän energian tuotantokapasiteettia tarvitaan lisää ja investointeja on kiihdytettävä sujuvilla lupapro-sesseilla.

☐ Valtioneuvoston tulee varmistaa, että meri- ja lentoliikenteen polttoaineiden verovapaudesta ei luovuta neuvotteluissa energiaverodirektiivissä.

☐ Suomen saavutettavuuden, logistisen kilpailukykyyn ja toimintavarmuuden vahvistamiseksi tarvitaan toimenpideohjelma, joka huomioi vihreän siirtymän mahdollisuudet ja esittää ratkaisuja kustannuskilpailukykyyn pitämiseksi.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ulla Heinonen

Johtaja

Heinonen Ulla
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Haapasalo Tiina

