Teknologiateollisuus

Viite: Sähköpostitse saapunut asiantuntijalausuntopyyntönne 8.10.2021, LiV 13.10.2021

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi päästökauppadirektiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun osuudesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen edistämisessä ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta (U-kirje 58/2021 vp)

Teknologiateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja esittää lausuntonaan kunnioittavasti seuraava:

Tiivistelmä lausuntomme pääviesteistä:

- Teknologiateollisuus ry tukee U-kirjeessä kuvattua Suomen kantaa.
- Kannatamme lentoliikenteen päästökaupan tehostamista päästöoikeuksien ilmaisjaon asteittaisen poistamisen ja lineaarisen vähennyskertoimen korottamisen kautta.
- Ehdotamme, että päästöoikeuksien ilmaisjaon perusteet säilytetään ennallaan.
- Ilmailu on globaali toimiala, joten EU:n ja alan kansainvälisen järjestön ICAOn tavoitteiden ja toimien yhteensovittaminen on ensiarvoisen tärkeää.
- EU:n tulee vahvistaa vaikuttamistaan ICAOssa, jotta päästöjen vähennystoimet saadaan globaalisti tasaveroisiksi ja vaikuttavimmaksi.
- Aloitteen kustannus- ja päästövähennysvaikutuksia on tarkasteltava huolellisesti yhdessä muiden FF55-ilmastopaketin aloitteiden kanssa mahdollisten päällekkäisyyksien tai suomalaisten toimijoiden kilpailukykyä heikentävien vaikutusten tunnistamiseksi.
- Lentoliikenteen päästökaupassa on minimoitava hiilivuodon ja kustannusvaikutusten riskit ulkomaankaupalle.
- Päästökauppatulot tulisi kanavoida alan innovaatioihin ja investointeihin.

Lausunto

Tausta ja kannanmuodostuksen kohteena oleva komission esitys

Euroopan komissio julkaisi 17.9.2020 tiedonannon EU:n vuoden 2030 ilmastotavoitteen kiristämisestä, jolla toimeenpannaan EU:n ilmastolailla (2021/1119) asetettuja tavoitteita vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %:lla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 1990 sekä saavuttaa vuoteen 2050 mennessä EU-tasolla kollektiivisesti ilmastoneutraalius.

Osana 55-valmiuspakettia komissio antoi myös direktiivi- ja päätösehdotuksen päästökauppadirektiivin muuttamisesta lentoliikenteen osalta. Muita lentoliikenteen päästöihin vaikuttavia komission aloitteita ovat asetusehdotus uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistämisestä (ReFuelEU Aviation), asetusehdotus vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurista sekä energiaverodirektiivin muutosehdotus, joka sisältää lentoliikenteen polttoaineiden verovapauden poiston EU:n sisäisessä liikenteessä. Uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoite kohdistuisi polttoaineiden tuottajille ja se

kasvaisi asteittain vuoteen 2050 edetessä. Velvoite koskisi vähintään miljoonan matkustajan lentoasemia, joita Suomessa ovat Helsinki-Vantaa ja Oulu.

Voimassa olevan päästökauppadirektiivin mukaan lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärästä 82 % jaetaan ilma-alusten käyttäjille maksutta EU-tasolla tehtävän vertailun avulla. Lisäksi vuoden 2021 alussa käynnistyi kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n lentoliikenteen CO2-päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIAn (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) vapaaehtoinen pilottijakso.

Lentoliikenteen päästökaupan ja CORSIA:n yhteensovittamiseksi komissio on tarkastellut eri vaihtoehtoja. Arvioitavana olevan EU komission ehdotuksen tavoitteena on lentoliikenteen päästökaupan tehostamisen kautta edistää lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja saattaa CORSIAn voimaan EU:ssa ja täyttää siten EU:n osalta ICAO:lle annetun sitoumuksen järjestelmään osallistumisesta.

Päästökaupan tehostamista koskevan esityksen vaikutukset

Komission ehdotuksessa esitetään ilmaisjaosta luopumista vuoteen 2027 mennessä siten, että huutokaupattavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrää kasvatettaisiin vuosittain vuodesta 2024 alkaen. Samaan aikaan päästöoikeuksien kokonaismäärään sovellettaisiin päästökauppadirektiivissä määritettyä lineaarista vähennyskerrointa, jota komissio ehdottaa korotettavaksi vuosittaisesta 2,2 prosentista 4,2 prosenttiin direktiivin tullessa voimaan. Kerrointa sovellettaisiin päästöoikeuksien kokonaismäärään eli sekä maksutta jaettaviin että huutokaupattaviin päästöoikeuksiin.

Komissio ehdottaa itselleen myös oikeutta antaa delegoituja säädöksiä päästöoikeuksien huutokaupan ja huutokauppatulojen siirtämisen yksityiskohdista.

Yhdymme U-kirjeessä esitettyyn arvioon siitä, että lentoliikenteen päästökaupan ilmaisjaon asteittainen poistaminen ja päästöoikeuksien lineaarisen vähennyskertoimen nostaminen lisäävät lentoyhtiöiden päästökauppakustannuksia selvästi. Pidämme oikeana ja tärkeänä huomiona myös kirjeessä mainittua epäsuhtaa vaikutusarviossa käytetyn päästöoikeuden hinnan (30 €/tCO2), ja vallitsevan päästöoikeuden hintatason (60 €/tCO2) välillä. Todennäköisesti päästöoikeuksien hinta nousee edelleen.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n piirissä on alustavasti arvioitu, että ilmaisjaosta luopuminen, vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämistä koskevan ReFuel Aviation-ohjelman lisäkustannus ja lentopolttoaineiden verovapauden poistuminen aiheuttaa lentoliikenteelle vähintään 215 M€ vuotuisen lisäkustannuksen vuoden 2030 tilanteessa.
Vientiteollisuudelle sujuvat, kattavat ja kustannustehokkaat lentoyhteydet ovat välttämättömiä. Esimerkiksi teknologiateollisuuden tuotanto on pääasiassa koneita, laitteita ja komponentteja, joiden koko ja arvo vaihtelevat paljon. Kuljetukset ovat yksittäisten komponenttien kuljetuksista suuriin laitetoimituksiin, kappaletavara- ja pikarahtiliikenteestä vaativiin projektitoimitusten erikoiskuljetuksiin kaikilla kuljetusmuodoilla mukaan lukien lentorahti. Tuotteen arvo on tyypillisesti korkea tuotteen massaan nähden ja toimitusketjun

suunnittelussa painottuvat kustannustehokkuuden ohella erityisesti toimitusvarmuuden, häiriöttömyyden ja turvallisuuden kriteerit.

Logistiikka on erittäin tärkeä kilpailutekijä yrityksille. Tutkimusten mukaan teollisuusyritysten kilpailukyvystä syntyy logistiikan kautta noin kolmannes. Suomessa toimivan teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset ovat 13-14 % liikevaihdosta. Näistä suurimman kustannuserän muodostivat kuljetuskustannukset, joiden osuus on noin 40 % kaikista logistiikkakustannuksista. Kuljetuskustannusten jakautuminen kuljetusmuotojen mukaan vaihtelee kuitenkin suuresti yrityksittäin; vientiyrityksillä ja kansainvälisillä yrityksillä lentokuljetusten osuus on tyypillisesti muutamien prosenttien luokkaa[1].

Teknologiateollisuus kannattaa lentoliikenteen päästökaupan tehostamista päästöoikeuksien ilmaisjaon asteittaisen poistamisen ja lineaarisen vähennyskertoimen korottamisen kautta. Pidämme kuitenkin aloitteen tunnistettuja kustannusvaikutuksia niin merkittävinä, että ne voivat vaikuttaa heikentävästi suomalaisen teollisuuden kansainväliseen kilpailukykyyn kasvavien henkilöliikenteen ja logistiikan kustannusten seurauksena. Aloitteen kustannus- ja päästövähennysvaikutuksia onkin tarkasteltava huolellisesti yhdessä muiden FF55-ilmastopaketin aloitteiden kanssa mahdollisten päällekkäisyyksien tai suomalaisten toimijoiden kilpailukykyä heikentävien vaikutusten välttämiseksi.

Edelleen pidämme valtioneuvoston tavoin tärkeänä sitä, että päästöoikeuksien ilmaisjaon perusteet säilytetään ennallaan. Muutoinkin lentoliikenteen päästökaupassa on minimoitava hiilivuodon ja kustannusvaikutusten riskit ulkomaankaupalle.

CORSIAn toimeenpano EU-alueella

Komissio ehdottaa, että CORSIA toimeenpantaisi EU:ssa ns. CLEAN-mallin mukaisesti, missä lentoliikenteen päästökauppaa sovellettaisiin nykyisessä laajuudessaan ETA-alueen sisällä ja vastaavasti CORSIA:a ETA-alueen ja niiden kolmansien maiden välisiin lentoihin, jotka osallistuvat järjestelmään.

Komissio ehdottaa itselleen myös oikeutta antaa direktiiviä täydentäviä delegoituja säädöksiä lentoyhtiöiden päästöjen hyvitysvelvoitteiden laskentamenetelmistä.

Teknologiateollisuus pitää hyvin tärkeänä, että CORSIa:n toimeenpanoon EU-alueella valittava malli tuottaa parhaan mahdollisen kompromissin ilmasto- ja kilpailukykyvaikutusten näkökulmasta. Riskiä kolmansien maiden asettamille vastatoimille tulee välttää. Samalla olisi ensiarvoisen tärkeää, että Suomi kannustaisi EU:ta pyrkimään rakentavassa kansainvälisessä yhteistyössä ICAO:ssa edistämään niin CORSIA:n, kuin myös muiden lentoliikenteen ilmastotoimien, kunnianhimon tason nostoa.

[1] Kestävää kilpailukykyä logistiikalla ja liikenneverkoilla, ladattavissa verkossa: https://tampere.chamber.fi/assets/tampereenkauppakamari/files/kestavakilpailu.pdf

Huutokauppatulojen käyttö

Komission esityksen mukaan osa päästökaupan tuloista ohjattaisiin unionin budjettiin ja osa jäisi jäsenmaiden käyttöön ohjattavaksi ilmastonmuutoksen vastaiseen työhön. Lentoliikenteen huutokauppatuloja koskevan ehdotuksen mukaan jäsenmaiden tulisi käyttää huutokauppatulot päästökauppadirektiivin kokonaisuudessaan yhteen tai useampaan direktiivissä määritellyistä ilmastotoimista, joista yksi on siirtymää vähäpäästöisiin liikennemuotoihin edistävät toimet. Voimassa olevassa lentoliikenteen huutokauppatuloja koskevassa muotoilussa lentoliikenteen huutokauppatulot olisi käytettävä useisiin eri toimiin, ml. tutkimus ja kehitystyö ilmailun ja lentoliikenteen aloilla.

Suomen päästökauppatulot ovat lentoliikenteen osalta olleet muutamia miljoonia euroja. Ennakkotietojen perusteella kuluvana vuonna huutokaupattatulojen kokonaismääräksi arvioidaan noin 4 miljoonaa euroa. Kun huutokaupattavien päästöoikeuksien suhteellinen osuus nousee, tulevat myös huutokaupoista saatavat tulot Suomessa merkittävästi kasvamaan, arviolta jopa 20-30 miljoonaan euroon vuosittain.

Komission ehdotus siitä, että lentoliikenteen huutokauppatulojen käytöstä säädetään osana päästökauppadirektiiviä, on perusteltu. Teknologiateollisuus kannattaa tulojen käyttöä ilmastoimiin. Haluamme korostaa erityisesti niiden kanavointia alan innovaatioihin ja investointeihin.

Lisätiedot:

Johtaja Helena Soimakallio
sähköposti: helena.soimakallio@teknologiateollisuus.fi
puhelin: 040 - 550 7706