U 60/2021 vp Päästökauppadirektiivi

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

EK:n sitoumus ilmastotavoitteisiin

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut EU:n ja Suomen ilmastotavoitteisiin sekä 1,5 asteen ilmastopolitiikkaan. Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää hyvänä komission Fit for 55-paketin tavoitetta saavuttaa EU:ssa 55 % päästövähennykset vuoteen 2030 mennessä sekä hiilineutraliteetti vuoteen 2050 mennessä. Suomi on ottanut edelläkävijän roolin hyvin kunnianhimoisella ilmastoneutraaliustavoitteella vuodelle 2035. Elinkeinoelämä painottaa, että samalla kun päästöjä vähennetään, on huolehdittava yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa: vähennetään päästöjä kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti.

Meriliikenteen päästökauppa

Komissio ehdottaa meriliikenteen sisällyttämistä osaksi EU:n nykyistä päästökauppajärjestelmää. Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n näkemyksen mukaan EU:n tulee ensisijaisesti vahvistaa vaikuttamistaan IMO:ssa, jotta päästöjen vähennystoimet saadaan globaalisti tasaveroisiksi ja vaikuttavimmaksi. Koska IMO:n eteneminen ei toistaiseksi ole riittävää, voidaan EU:ssa edetä meriliikenteen päästökaupan valmistelussa.

Myös muissa maanosissa valmistellaan meriliikenteelle päästökauppamekanismeja. EU:n tulee varmistaa toimiva koordinaatio muilla alueilla valmisteltavien päästökauppamekanismien kanssa, ettei meriliikenteelle tule päällekkäisiä maksuja. USA valmistelee hyvin samanlaista meriliikenteen päästökauppaa kuin EU ja myös Kiinassa meriliikenne mainitaan tulevana päästökaupan toimialana.

EK:lla ei ole huomautettavaa komission ehdotuksen maantieteellisiin tai muihin rajauksiin. Päästökaupan valmistelussa on varmistauduttava siitä, ettei se aiheita kauppapoliittisia ongelmia kolmansien maiden kanssa. Päästökaupan voimaantulo asteittain on hyvä periaate, vaikka voimaantulo vuonna 2023 voi olla optimistinen aikataulutavoite.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää tärkeänä, että kaikki meriliikenteen päästökauppatulot kanavoitaisiin alan innovaatioihin ja investointeihin, jotta syntyisi positiivinen taloudellinen kierre alan päästövähennystoimiin.

Kuten valtioneuvoston kirjelmässä todetaan, direktiiviin tulee lisätä pysyvä helpotus jäävahvisteisille aluksille, jotta yritysten kilpailuasetelma ei vääristy talviolosuhteiden vuoksi. Suomessa tarvitaan jäävahvisteisia aluksia, joiden ympärivuotinen turvallinen käyttö lisää energiankulutusta ja päästöjä. Tämä on Suomen keskeinen tavoite neuvotteluissa meriliikenteen lisäämiksi EU:n päästökauppajärjestelmään. Suomen tulee myös varmistaa kaikin tavoin, että meriliikenteen päästökaupassa minimoidaan hiilivuodon ja kustannusvaikutusten riskit Suomen ulkomaankaupalle.

Valtioneuvosto arvioi, että meriliikenteen päästökauppa toisi noin 210 miljoonan euron lisäkustannukset Suomen ulkomaankaupalle vuoden 2030 tilanteessa. Arvio perustuu 50 €/tCO2 päästöoikeuden hintaan. Todellinen kustannusvaikutus voi olla huomattavasti suurempi, sillä päästöoikeuden hinta on jo nyt yli 60 €y/CO2 ja analyytikkojen antamat hintaennusteet kohti vuotta 2030 liikkuvat suuruusluokassa 90–100 €/tCO2.

Meriliikenteen päästöjen vähentämistä koskevat komission muut ehdotukset ovat uusiutuvien ja vähäpäästöisten meripolttoaineiden käytön lisääminen ja meriliikenteen polttoaineen verottomuudesta luopuminen. Yhdessä näiden ehdotusten arvioidaan tuovan 350–560 miljoonan euron lisäkustannukset merikuljetuksiin vuoteen 2030 mennessä (uusiutuvat ja vähäpäästöiset polttoaineet 100–300 M€, päästökauppa 210 M€, meripolttoaineen verollisuus 40–50 M€). Valtioneuvosto arvioi, että ehdotusten keskinäiset vaikutukset voivat myös jonkin verran vähentää kokonaiskustannusta.

Tieliikenteen ja rakennusten erillinen päästökauppa

Komissio ehdottaa tieliikenteelle yhteistä päästökauppaa rakennusten lämmityksen ja jäähdytyksen kanssa. Päästökaupan osapuolia olisivat polttoainejakelijat ja päästökauppa käynnistyisi vuonna 2026. Päästökaupan myötä tieliikenteen päästöt vähenisivät jäsenmaissa yhteensä yhdeksän prosenttia enemmän kuin ilman päästökauppaa. Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää lähtökohtaisesti EU-laajuisen päästökaupan selvittämistä mielekkäämpänä kuin erilliset kansalliset tieliikenteen päästökaupat.

Suomessa liikenne- ja logistiikka-alan vähähiilitiekartta osoittaa, että 50 % päästövähennys voidaan saavuttaa Suomessa 2030 mennessä ilman veronkorotuksia tai uusia taloudellisia ohjauskeinoja. Tuore päästövähennysten perusennuste tuottaa jo nykyisillä keinoilla 40 % päästövähennykset. Näiden lisäksi muun muassa autokannan uudistumisen nopeuttaminen, logistiikan digitalisaatio ja biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen nostaminen tuottavat tavoitteiden mukaiset päästövähennykset. Tavoitteiden saavuttamista edesauttavat monet muut EU-laajuiset ja kansalliset ohjauskeinot.

Käytännössä päästökaupasta tulisi uusi veroluonteinen maksu tieliikenteelle EU:ssa. Päästökaupan tuotto käytettäisiin osin jäsenmaissa ilmastotoimiin, osin EU:n käyttöön ja osin taloudellisten vaikutusten tasaamiseen EU-maissa.

Komission arvioissa käytetään päästöoikeuden hintana 48 €/tCO2, joka tarkoittaisi bensan hintaan 11 snt/l lisää ja dieseliin 13 snt/l. Näillä vaikutusarvioilla päästökauppa nostaisi tieliikenteen kustannuksia vuodesta 2026 alkaen noin 460 miljoonalla eurolla (+alv), dieselin hinta nousisi 320 miljoonaa euroa (+alv) ja bensan 140 miljoonaa euroa (+alv). Komission vaikutusarvioissa käyttämä päästöoikeuden hinta on alempi kuin EU:n yleisessä päästökaupassa ja todellisuudessa kustannukset voivat olla huomattavasti suuremmat.

Suomessa tieliikenteen verotus on jo nykyisellään korkeaa, eikä liikenteen veroja tai maksuja tule nostaa. Esimerkiksi Ruotsissa tieliikennettä verotetaan 40 % vähemmän.

Lisäksi EK kiinnittää eduskunnan huomiota siihen, että komission ehdotus ei olisi toimialaneutraali eikä teknologianeutraali. Päästökaupan piiriin ei kuuluisi fossiilisten polttoaineiden käyttö työkoneissa ja maataloudessa, eikä fossiilisen kaasun käyttö tieliikenteessä. Tämä ei olisi loogista, tehokasta eikä tasapuolista ilmastotavoitteiden näkökulmasta.

Mikäli päästökauppa toteutuisi, tulisi Suomessa luopua kansallisesta hiilidioksidiverosta polttoaineessa, jotta samasta päästöstä ei maksettaisi kahteen kertaan.

Tieliikenteelle esitetään FF55-paketissa muitakin päästövähennystoimia, joilla olisi kustannusvaikutuksia. Energiaverodirektiivissä esitetään dieselin ja bensan verotasojen yhdenmukaistamista. Jos se tehtäisiin dieselin veroa korottamalla, kasvaisi dieselverotus noin 800 miljoonaa euroa vuositasolla. Henkilöautoliikenteen osalta vaikutusta keventäisi käyttövoimaveron perinnän lakkaaminen, jonka vaikutus on noin 350 miljoonaa euroa vuodessa. Tieliikennettä koskevien ehdotusten yhteisvaikutus tavaraliikenteen osalta olisi 2030 tilanteessa noin 520 miljoonaa euroa (päästökauppa 150 M€ ja energiaveromuutokset 370 M€).

FF55-paketin yhteisvaikutukset liikenteessä

Komission ehdotuksilla olisi toteutuessaan merkittäviä kustannusvaikutuksia liikenteeseen ja logistiikkaan. Yhdessä muiden Fit for 55-paketin liikennettä koskevien ehdotusten kanssa kustannusvaikutukset nousevat erittäinkin merkittäviin summiin. Elinkeinoelämän keskusliitto toivoo, että kansallisesti tuotettaisiin koko paketin yhteisvaikutukset huomioivat vaikutusarviot, ja tieliikenteen kohdalla erityisesti päästökauppadirektiivin ja energiaverodirektiivin yhteisvaikutukset.

Lisäkustannukset ovat erityinen huoli ulkomaankauppaa käyville vienti- ja tuontiyrityksille Suomen sijainnista johtuen. Suomen sijainnista johtuen logistiset kustannukset ovat keskeinen kilpailukykytekijä suomalaisyrityksille, joiden tuotteet ja palvelut kilpailevat maailmanmarkkinoilla. Lentoliikenne on kärsinyt kovasti pandemia-ajasta ja Helsingin HUB-aseman palauttaminen on alalle haasteellista. Elinkeinoelämän keskusliitto EK toivoo, että eduskunta kiinnittää huomiota kokonaisvaikutusten arviointiin ja varautuu lieventämään kilpailukykyvaikutuksia EU:n komission esitysten jatkokäsittelyssä ja kansallisin keinoin.

Liikenne- ja viestintäministeriön teettämien selvitysten perusteella vaikutukset ovat negatiiviset koko kansantaloudelle, kun tuontihinnat kallistuvat ja viennin hintakilpailukyky heikkenee. Ehdotukset tuovat myös uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja kasvua, joiden merkitys ei sisälly valtioneuvoston esittämiin vaikutusarvioihin.

Kansallisten kilpailukykyvaikutusten lieventäminen

Meriliikenteen päästövähennysten kustannusvaikutuksia voidaan lieventää mm. panostamalla t&k&i-toimiin, edistämällä pilotointeja ja demonstraatiohankkeita, edistämällä vaihtoehtoisten energialähteiden kehityskaaria, poistamalla meriliikenteen väylämaksu kokonaan, huolehtimalla jäänmurron kapasiteetista sekä logistisesta kilpailukyvystä satamissa ja takamaakuljetuksissa.

Muita huomioita päästökauppadirektiivistä

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut kunnianhimoiseen ilmastopolitiikkaan ja tavoitteisiin. Kunnianhimoisetkin ilmastotavoitteet on mahdollista saavuttaa yritysten kilpailukyky säilyttäen Suomessa ja Euroopassa. Tähän on kuitenkin kiinnitettävä huomiota lainsäädäntöä ja muita keinoja valmisteltaessa. Suomen kannat päästökauppadirektiivin uudistamiseen ovat osin hyviä. Osaan kannoista elinkeinoelämä toivoisi muutosta.

Suomen kannassa esitetään, että päästövähennyksistä komission ehdotusta suurempi osuus tulisi laittaa päästökauppasektorille. EK näkee, että komission ehdottama jako on hyvä, eikä sitä tulisi muuttaa. Päästökaupan lisävahvistamiseen ei myöskään ole tarvetta, koska hinta on jo noussut huomattavasti ollen jo noin 60 euroa hiilidioksiditonni. EK ei kannata kertaluonteista päästökaton alentamista, vaan päästökaton tulisi laskea viivyttelemättä ja tasaisesti kohti uutta tavoitetta, kun direktiivi on hyväksytty. Myöskin markkinavakausvarannossa tulisi palata aiempaan sisäänottomäärään 12 %, koska tarvetta suurempaan sisäänottoon ei enää ole. On hyvä, että Suomen kannassa on todettu valtioneuvoston arvioivan vielä tarkemmin näiden komission ehdotusten yhteisvaikutuksia.

Hiilitullien osalta elinkeinoelämä näkee ilmaisjaon toimivan hiilivuodon estäjänä parhaiten, ja hiilitullien täydentävän tätä ehdotetuilla toimialoilla. Ilmaisjako on erityisen tärkeä säilyttää Euroopasta viennin osalta, koska muutoin vienti kohtaa kansainvälisen kilpailun muita maita paljon korkeammilla ilmastokustannuksilla. Kymmenen vuoden siirtymäaika hiilitullien ja ilmaisjaon ei ole liian pitkä, jotta täysin uusi hiilitullimekanismi saataisiin toimimaan hyvin.

Suomen varaukselliset kannat ovat hyvät koskien energiakatselmusten kytkemistä päästökauppaan, samoin kuin kannat koskien delegoituja säädöksiä, joiden tulee olla tarkkarajaisia ja selkeitä.