Vihreä kasvu
Tiina Haapasalo/Kati Ruohomäki

7.11.2023

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Hallituksen esitys päästökauppalaiksi HE 71/2023 vp

Hallituksen esityksellä säädettäisiin uusi päästökauppalaki, joka panisi täytäntöön muutetun EU:n päästökauppadirektiivin laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen osalta. Lisäksi uudella päästökauppalailla pantaisiin täytäntöön kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA:a koskevat säännökset sekä uuden erillisen tieliikenteen, rakennusten ja muiden toimialojen päästökaupan vuoden 2024 jakelijoihin kohdistuva päästöjen raportointivelvoite. Esityksen myötä voimassa oleva päästökauppalaki sekä laki lentoliikenteen päästökaupasta kumottaisiin. Lisäksi nykyistä päästökauppalakia ajanmukaistettaisiin.

EK on ollut mukana päästökauppadirektiivin uudistamisen eri vaiheissa ja päästökauppalakia valmistelevissa työryhmissä (pl. lentoliikenne). EK on sitoutunut kunnianhimoiseen ilmastopolitiikkaan ja näkee, että se voidaan toteuttaa yritysten kilpailukyky säilyttäen ja sitä jopa parantaen. Vihreässä siirtymässä on merkittävää kasvupotentiaalia ja uusia vientimahdollisuuksia suomalaisille yrityksille. Samalla nähdään talouden elpyvän hyvin hitaasti energiakriisin jälkeen inflaation pysytellessä korkealla tasolla ja kysynnän heikentyessä. Suomalaiset yritykset kohtaavat myös joidenkin EU-maiden huomattavien yritystukiresurssien luomia kilpailuvääristymiä.

EK:lla on hallituksen esitykseen muutamia huomioita sekä ehdotuksia päästökaupan eri osa-alueiden ja tulevan 2030–40 kauden jatkokäsittelyihin EU:ssa.

Kiinteiden laitosten päästökauppa

Kiinteiden laitosten osalta päästökauppa kiristyy selvästi 2030-tavoitteen kasvaessa 62 %:iin, päästöoikeuksien kertamitätöinnillä ja markkinavakausvarannosta tehtävillä mitätöinneillä. Lisäksi ilmaisjako vähenee muun muassa vertailuarvojen kiristyessä ja hiilirajamekanismin tullessa asteittain voimaan 2026 alkaen tämän kattavilla toimialoilla. Päästöoikeuden hinnan arvioidaan kasvavan nykyisestä 85 euron tuntumasta noin 150 euroon vuoteen 2030 mennessä (Carbon Pulse-sivusto, 16.10.2023). 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 sähköistämistukea kaudella 2026–2030 sekä alentaa palveluyritysten sähköveroa.

Vihreä Kasvu
Tiina Haapasalo/Kati Ruohomäki 7.11.2023

Suomen tulee toimia aktiivisesti EU:ssa, jotta päästökauppateollisuuden kilpailukykyä tukevia toimia on mukana lainsäädännön seuraavissa uudistuksissa. Teollisuudelle tulee myöntää riittävä määrä maksuttomia päästöoikeuksia, hiilirajamekanismin alaisten toimialojen viennille luoda ilmaisjakomenettely ja laajentaa epäsuoran kompensoinnin tukea sitä tarvitseville toimialoille (ns sähköistämistuki Suomessa). Erityisesti EU-tasolla olisi luotava hyvin toimiva menettely hiilidioksidin talteenottoon, varastointiin ja uudelleenkäyttöön, jossa hyvitys olisi oikeudenmukainen ja negatiiviset päästöt huomioonottava ilman kaksoislaskentaa. Myös EU:n ulkopuolella tehtävien päästövähennysten sallimista päästökaupassa olisi selvitettävä kaudelle 2030–2040.

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 ja lentoliikenteen kasvusta riippuen. Kustannukset ovat merkittävästi suuremmat, kun huomioidaan kaikki 55-paketin aloitteet. Suomen logistisen sijainnin takia päästökaupan vaikutus on Suomeen suuntautuvan meri- ja lentoliikenteen hintakilpailukyvylle sekä ulkomaankaupalle ja matkailulle suhteellisesti suurempi kuin useimmissa muissa EU-maissa.

Suomen ulkomaankaupasta merikuljetuksia 95 % kun muissa EU-maissa keskimäärin 30 %. Etäisyys päämarkkina-alueesta, talvi sekä meriliikenteen keskeinen merkitys tekevät päästökauppalain vaikutuksista erityisen tärkeitä juuri Suomen ulkomaankaupalle. Teollisuusviennin hintakilpailukyky heikkenee ja tuontituotteet ja -raaka-aineet kallistuvat. Vaikutukset vaihtelevat toimialoittain. Ilmastotoimilla on myös positiivisia vaikutuksia uuteen liiketoimintaan, kasvuun ja vientiin, mutta näistä ei ole vaikutusarvioita.

Suomen kansainvälinen saavutettavuus henkilöliikenteessä on riippuvainen hyvistä lentoyhteyksistä. Lentoliikenteen päästökauppa aiheuttaa EU:ssa maantieteellisesti syrjässä olevan Suomen ja muiden Euroopan maiden väliseen lentoliikenteeseen korkeamman kustannusrasituksen verrattuna keskemmällä Eurooppaa olevaa lentoliikennettä, jossa matkat ovat lyhyempiä.

EK kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin päästökauppalain toimeenpanovaiheessa ja muussa liikenteen ilmastotavoitteiden EU-vaikuttamisessa sekä päästötavoitteiden saavuttamiseksi että kilpailukyvyn ja Suomen saavutettavuuden turvaamiseksi:

Vihreä Kasvu
Tiina Haapasalo/Kati Ruohomäki 7.11.2023

- 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, kuten hallitusohjelmassa todetaan.
- Talvimerenkulun huomioiminen päästökaupassa koskee alusten jäävahvisteisuutta. Huomioiminen on säädetty määräaikaiseksi vuoden 2030 loppuun saakka. Jäissä kulun aikaista lisäkustannusta ei ole otettu huomioon. Talvimerenkululle tarvitaan täysimääräinen ja pysyvä hyvitys direktiivin seuraavalla käsittelykierroksella.
- Kansainvälisen meriliikenteen päästövähennystavoitteista ja ilmastotoimista tulee ensisijaisesti sopia IMO:ssa. Kun globaali päästöjen vähentämisjärjestelmä tulee voimaan, ei ole enää perustetta ylläpitää päällekkäistä alueellista EU:n päästökauppaa.
- Kansainvälisten lentojen päästövähennyksiä voidaan parhaiten edistää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n 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 lupaprosesseilla.
- Valtioneuvoston tulee varmistaa, että meri- ja lentoliikenteen polttoaineiden verovapaudesta ei luovuta neuvotteluissa energiaverodirektiivissä.
- Suomen saavutettavuuden, logistisen kilpailukyvyn ja toimintavarmuuden vahvistamiseksi tarvitaan toimenpideohjelma, joka huomioi vihreän siirtymän mahdollisuudet ja esittää ratkaisuja kustannuskilpailukyvyn pitämiseksi.