6.11.2023

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

ASIANTUNTIJALAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta keskiviikko 8.11.2023 klo 11.45
HE 71/2023 vp / Lausuntopyyntö

Palvelualojen työnantajat PALTA ry (jäljempänä ”Palta”) kiittää liikenne- ja viestintävaliokuntaa 27.10.2023 sähköpostitse saapuneesta asiantuntijan lausunto- ja kuulemispyynnöstä koskien **hallituksen esitystä eduskunnalle päästökauppalaiksi sekä laiksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta (HE 71/2023 vp).**

Paltan yleiset tavoitteet ilmasto- sekä liikennepolitiikassa

Palta on sitoutunut uudistamaan EU:n ja Suomen ilmastopolitiikkaa siten, että teemme oman osamme maailman keskilämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 asteeseen. Palta edistää kestävää kasvua vauhdittavaa ja ilmastonmuutosta hillitsevää lainsäädäntöä ja tukee sekä kannustaa jäseniään kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden asettamisessa. **Palta tukee Suomen tavoitetta olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä ja EU:n ilmastotoimet on rakennettava siten, että koko unioni saavuttaa hiilineutraaliuden viimeistään 2050 mennessä.**

Siirtymässä hiilineutraaliuuteen tulee varmistaa, että ilmasto- ja ympäristövelvoitteet ovat globaalissa kilpailussa toimiville yrityksille mahdollisimman tasapuolisia. Suomen tulee jatkossakin vaikuttaa vahvasti globaalien päästövähennyskeinojen kehittämiseen ja käyttöönottoon erityisesti lento- ja meriliikenteessä.

Paltan laajasti ja monipuolisesti edustamien liikenne- ja logistiikkapalveluyritysten kokonaismaksurasite on Suomessa korkealla tasolla keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna. **Päästöjä vähennettäessä tulee päättäjien, niin Suomessa kuin muualla EU:ssa, huolehtia siitä, että yritysten liikenteeseen ja logistiikkaan kohdistuvat kustannukset ovat kilpailukykyisiä, sillä kilpailukykyinen liikenne ja logistiikka ovat elinvoimaisen talouden perustekijä.**

Hallituksen esityksestä yleisesti

Palta katsoo, että EU:n päästökaupan laajeneminen ja kiristyminen on monelta osin tehokas toimenpide EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Koko EU:n laajuinen, toimivaan sisämarkkinaan ja teknologianeutraaliuuteen perustuva päästöjen hinnoittelu on parempi ratkaisu kuin jäsenmaissa kansallisesti toteutettavat toimenpiteet, jotka johtavat erilaisiin ratkaisuihin EU:n sisämarkkinoilla, aiheuttavat ylimääräistä hallinnollista taakkaa sekä voivat asettaa suomalaiset yritykset kilpailijoihin nähden erilaiseen asemaan.

Lausunnon kohteena olevalla hallituksen esityksellä päästökauppalaiksi toimeenpannaan EU:n lainsäädäntöprosessissa jo hyväksyttyjä muutoksia ja lisäyksiä, mitkä ovat suurelta osin suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä kaikissa jäsenmaissa ja tulevat siten sellaisenaan voimaan. **Päästökauppalaissa on vain yksittäisiä kansalliseen päätöksentekoon kuuluvia valintoja**, kuten määräaikaisen saaripoikkeuksen hyödyntäminen, minkä käyttöönotosta on sovittu pääministeri Orpon hallitusohjelmassa.

Kansallisessa toimeenpanossa ja EU:n ilmastotoimien jatkovalmistelussa on oleellista kiinnittää huomiota siihen, miten päästökaupan muutokset ja päästöoikeuksien kasvavat hinnat vaikuttavat Suomen ja muualle EU:hun sijoittuneiden yritysten toimintaympäristöön sekä logistiseen kilpailukykyyn.

Meriliikenteen päästökauppa

Meriliikenne tulee EU:n päästökaupan piiriin 1.1.2024 lukien. Varustamojen vuotuisista päästöistä päästökaupan piiriin sisällytetään 40 prosenttia vuonna 2024, 70 prosenttia vuonna 2025 ja 100 prosenttia vuonna 2026.

Hallituksen esityksen mukaan meriliikenteen sisällyttäminen päästökauppaan lisää merikuljetusten kustannuksia vuonna 2030 arviolta 500–600 miljoonaa euroa. Meriliikenteen lisäkustannukset ovat vielä suuremmat, kun huomioidaan muut meriliikennettä koskevat EU:n Fit for 55-valmiuspaketin aloitteet.

Meriliikenteen kustannukset vaikuttavat Suomeen suhteellisesti monia muita EU-maita enemmän, sillä 91 prosenttia Suomen tavaraviennistä ja 75 prosenttia tavaratuonnista liikkuu meriteitse**. Meriliikenteen päästökauppa vaikuttaa myös 1.1.2024 lukien merkittävästi myös Suomen kansainväliseen maantieliikenteeseen, sillä valtaosa Suomen kansainvälisestä maantieliikenteestä kulkee meritse, mikä on selkeä eroavaisuus moneen muuhun EU-maahan nähden**. Varustamojen jo julkaisemat ETS-lisämaksut 1.1.2024 lukien ovat merkittäviä lisäkustannuksia Suomen ulkomaankaupan logistiikalle, ottaen huomioon myös sen, että vastaavantyyppiset korotukset ovat tulossa myös 1.1.2025 ja 1.1.2026 lukien päästökaupan kiristyessä.

Hallituksen esityksen mukaan jäävahvisteisia aluksia koskee 5 prosentin helpotus päästöoikeuksien palauttamisessa. Poikkeus ei kuitenkaan kata jäissä kulun aiheuttamia lisäkustannuksia, ja on voimassa vain vuoden 2030 loppuun saakka. Tältä osin **Suomen on jatkettava vaikuttamistyötä talvimerenkulun huomioimiseksi tulevissa päästökauppadirektiivin muutoksissa, jotta poikkeuksesta saadaan pysyvä**.

Hallitusohjelman mukaisesti HE:ssä ehdotetaan otettavaksi käyttöön määräaikainen saaripoikkeus, jonka myötä matkustaja-aluksille ei muodostuisi päästöoikeuksien palauttamisvelvoitetta Ahvenanmaan ja mannermaan välisten matkojen osalta ennen vuotta 2031. **Palta kannattaa hallituksen esityksessä ehdotettavaa saaripoikkeuksen käyttöä, sillä se lieventää ilmastotoimien Suomen ulkomaan liikenteelle ja logistiikalle aiheuttamaa merkittävää kustannusrasitusta.**

Poikkeuksen käyttö ei ole merkittävä ongelma alan vihreälle siirtymälle, sillä kannustimet päästöjen vähentämiseen säilyvät joka tapauksessa voimassa. Ensinnäkin alaan kohdistuu kustannuspaineita muistakin politiikkatoimista kuin päästökaupasta. Toiseksi poikkeus koskee päästöjä vain Manner-Suomen ja Ahvenanmaan väliseltä osuudelta mutta ei Ahvenanmaan ja Ruotsin väliseltä osuudelta. Lisäksi poikkeus on määräaikainen vain vuoteen 2030 asti. Poikkeuksen käyttö ei myöskään pienennä valtion saamia päästöoikeuksien huutokauppatuloja.

Palta pitää tärkeänä, että päästökauppalain 45 §:n mukaisesti Suomessa meriliikenteeltä kerätyt päästökauppatulot kohdennetaan toimenpiteisiin meriliikennealan kasvihuonepäästöjen vähentämiseen, alusten kestävien polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin kehittämiseen sekä fossiilisten polttoaineiden ja kestävien energialähteiden hintaeron kaventamiseen meriliikenteessä.

Lentoliikenteen päästökauppa

Lentoliikenteen päästökaupan osalta direktiivin tehdyt muutokset eivät täytäntöönpanon osalta sisällä kansallista joustonvaraa. Hallituksen esityksen mukaan Suomen hallinnoimista ilma-alusten käyttäjistä päästökaupan vaikutukset kohdistuvat käytännössä ainoastaan Finnairiin, koska muut ilma-aluksen käyttäjät ovat hyvin pieniä ei-kaupallista toimintaa harjoittavia tahoja.

Kun ilmaisten päästöoikeuksien jako päättyy lentoliikenteessä direktiiviin hyväksyttyjen muutosten takia kokonaan vuonna 2026, valtion huutokauppatulojen on arvioitu karkeasti voivan olla tällöin jopa 45 MEUR. Samaan aikaan Paltan jäsenyritys Finnairille **päästökaupasta aiheutuva vuosittainen kulu on yrityksen oman arvion mukaan yli 100 miljoonaa euroa,** mikä on yrityksen tuloksenteko- ja kilpailukykyyn nähden huomattava kulu. Nousevat lentoliikenteen kustannukset ovat omiaan heikentämään Suomen kansainvälistä saavutettavuutta. Suomen etäisyys Keski-Euroopan vientikohteista on pitkä ja lentoliikenteen päästökauppaan tehdyt muutokset tulevat lisäämään lentomatkustamisen ja -rahtiliiketeen kustannuksia entisestään.

Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö on tällä hetkellä keskeisin lentoliikenteen todellisia päästöjä vähentävä toimi. **Haasteena SAF:n laajemmalle käytölle on se, että SAF:a on vielä 2020-luvulla heikosti saatavilla kilpailukykyiseen hintaan, mikä hidastaa lentoyhtiöiden kestävää ja puhdasta siirtymää**. Koska myöskään uutta lentokoneteknologiaa ei ole kaupallisesti saatavilla kuin aikaisintaan 2030-luvulla, päästökaupan ohjausvaikutuksella ei ole suotuisia toteutumismahdollisuuksia, vaan ennemminkin päästökaupan seurauksena lentotoiminnan kustannukset tulevat nousemaan absoluuttisten päästöjen vähenemisen sijaan.

Suomen lentoliikenteen ja logistisen saavutettavuuden edistämiseksi on tärkeää, että meriliikenteen tavoin lentoliikenteeltä kerätyt päästökauppatulot käytetään lakiehdotuksen 45 §:n mukaisesti takaisin lentoliikennesektorille esimerkiksi SAF:in käytön lisäämiseksi kattamalla sen hintaeroa fossiiliseen

polttoaineeseen Helsinki-Vantaan lentoasemalla tehdyistä SAF-hankinnoista. Paltan käsityksen mukaan SAF-hankintatuki on jo käytössä (tai niitä suunnitellaan) EU:n lentoasemista Amsterdamissa, Tukholmassa, Milanossa sekä viimeisimpänä Espanjan lentoasemilla.

Päästökauppalailla toimeenpannaan EU-direktiivissä ICAO:ssa kansainvälisesti sovitun CORSIA-järjestelmän (The Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) velvoitteet. Palta katsoo, että yhteiset, globaalit pelisäännöt ovat paras tapa varmistaa tasapuoliset kilpailuedellytykset eurooppalaisille yrityksille. Tästä **syystä Palta katsoo, että on ensiarvoisen tärkeää, että EU:ssa tuettaisiin vahvasti CORSIA:a ja sen kehittämistä, ja että CORSIA laitetaan täysimääräisesti täytäntöön EU:ssa. Kansainvälisesti sovittujen sääntöjen yhdenmukainen toimeenpano on globaalin lentoliikennetoimialan tasavertaisten toiminta- ja kilpailuedellytysten ylläpitämiseksi keskeistä.** Tällä hetkellä direktiivissä päätetyt CORSIA-järjestelmän toimeenpanoa koskevat muutokset eivät täysin vastaa ICAO:ssa sovittuja sääntöjä, mihin tulee EU:ssa lentoliikenteen päästökauppa kehittäessä kiinnittää erityistä huomiota.

Hallituksen esityksen 9 §:n mukaan lentoliikenteen päästökaupan laajentamisesta kaikkiin ETA-alueilta lähteviin ja sinne saapuviin lentoihin vuodesta 2027 alkaen päätettäisiin ICAO:n yleiskokouksen 2025 jälkeen, mikäli EU ei katso CORSIA-järjestelmän toimivan riittävän tehokkaasti lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Mikäli EU laajentaa päästökaupan soveltamisalaa, on todennäköistä, että se johtaa EU:n ja muiden alueiden välillä merkittäviin kauppapoliittisiin kiistoihin ja uhkaisi koko kansainvälisen CORSIA-järjestelmän toimeenpanoa. EU:n lentoliikenteen päästökaupan laajentaminen johtaisi lisäksi hyvin todennäköisesti siihen, että EU:n ulkopuolelle suuntautuva liikenne ohjautuisi EU:n ulkopuolisten hubien (Turkki, Lähi-Itä) kautta EU:ssa sijaitsevien liikenteen solmukohtien sijaan.

Palta katsoo, että EU:n yksipuolinen toimivalta ylittää ICAO:ssa sovittuja globaaleja sääntöjä, on omiaan aiheuttamaan negatiivisia reaktioita ja mahdollisia vastatoimia kolmansissa maissa ja heikentämään EU:n lentoliikennesuhteita ja sen asemaa ICAO:ssa. **Palta toteaa, että Suomen hallituksen tulee omalta osaltaan toimia siten, että EU:n päästökauppa ei laajene ETA-alueen ulkopuolelle, kun komissio tarkastelee lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan mahdollista laajentamista vuonna 2026.**

Lopuksi

Ilmastonmuutos on tosiasia ja sen hidastaminen ja pysäyttäminen edellyttää määrätietoisia toimia. Palta katsoo, että EU:n päästökaupan laajeneminen ja kiristyminen on monelta osin tehokas toimenpide EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. EU:n päästökauppajärjestelmään tehtyjen muutosten takia sekä meri- että lentoliikenteen kustannukset tulevat lähivuosina kasvamaan merkittävästi. Molempien alojen katsotaan yleisesti kuuluvan ns. ”hard to decarbonise” -toimialoihin, eli päästöjen vähentäminen on haastavaa ja kallista.

6.11.2023

Suomessa EU:n päästötavoitteiden saavuttamiseksi, kuin myös logistisen kilpailukyvyn ja saavutettavuuden turvaamiseksi, meri- ja lentoliikenteen päästövähennyksiä tulee tukea riittävän rahoituksen kautta. Toimialojen osuus päästöoikeuksien huutokauppatuloista tulee käyttää toimialojen vihreän siirtymän edistämiseksi Suomessa ja toimialojen uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineiden saatavuutta tulee edistää EU-säädännössä.

Palvelualojen työnantajat PALTA ry

Elinkeinopoliittinen yksikkö

Tatu Rauhamäki	Petri Laitinen
Johtaja	Liikenne- ja logistiikkajohtaja