VASTAANOTTAJA
Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 71/2023 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle päästökauppalaiksi sekä laiksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta

Suomen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto koskien asiaa HE 71/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle päästökauppalaiksi sekä laiksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta. Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi päästökauppalaki, jolla toimeenpantaisiin EU:n päästökauppadirektiivin muutokset laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen päästökaupan osalta sekä uusi erillinen rakennusten, liikenteen ja muiden toimialojen päästökaupan vuoden 2024 jakelijoihin kohdistuva päästöjen raportointivelvoite. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annettua lakia.

Suomen Yrittäjät pitää tärkeänä, että EU:n ilmastopolitiikka on kunnianhimoista ja johdonmukaista. Ilmastopolitiikan toimien on oltava riittäviä EU:n ilmastolaissa asetetun 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseksi. Päästövähennykset tulee toteuttaa kustannustehokkaasti ja oikeudenmukaisesti, välttäen kansantaloudelle ja pienyrityksille kohdistuvia turhia kustannuksia sekä ylimääräistä byrokratiaa. Päästökauppa on tässä keskeinen työkalu: se on hyvin toimivaksi todettu markkinatalouteen pohjautuva järjestelmä, joka ohjaa päästöjen vähentämistä kustannustehokkaasti ja kannustaa vähähiilisiin teknologioihin investoimiseen. Päästökaupan tulee olla ilmastopolitiikan ensisijainen ohjauskeino ja sen kattavuutta tulee edelleen parantaa.

Pk-yritykset ovat avainasemassa ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, sillä ne muodostavat suuren osan EU:n taloudesta ja työllisyydestä. Pk-yritykset tulee huomioida myös EU:n ja kansallisen ilmastopolitiikan laajentamisen valmisteluissa ja täytäntöönpanossa. Pienet yritykset tarvitsevat riittävästi tietoa, neuvontaa ja tukea uusien sääntöjen ja velvoitteiden noudattamiseksi sekä päästöjen vähentämiseksi.

Keskeiset huomiot

Esityksessä kuvataan kattavasti asian taustat, EU-säädöksen tavoitteet ja sisältö, nykytila sekä ehdotukset ja arviot niiden vaikutuksista eri toimialoille, kuluttajille, valtiontalouteen sekä ympäristölle. Vaikutusarviot ovat yritysten kohdalla yleisellä tasolla kattavia. Myös virkatyönä tehty arvio päästökaupan soveltamisalan rajausten vaikutuksista Suomessa on uskottava, vaikka arvioon liittyykin luonnollisesti huomattavaa epävarmuutta. Myös hiilirajamekanismi (CBAM) ja sen käyttöönottoon liittyvät muutokset päästöoikeuksien ilmaisjaossa on kuvattu erittäin yksityiskohtaisesti ja kattavasti.

EU-säädösten vaikutukset pieniin ja keskisuuriin yrityksiin eroavat usein merkittävillä tavoilla suurten yritysten kohtaamista muutoksista. Yritysvaikutuksissa olisi tärkeää pyrkiä arvioimaan, missä määrin EU:n päästökauppadirektiivin muutosten vaikutukset mahdollisesti valuvat arvoketjujen läpi pienimmille yrityksille.

EU:n päästökauppadirektiivin muutokset sovelletaan suurilta osin sellaisenaan jäsenmaiden lainsäädäntöön, joten uutta päästökauppalakia säädettäessä on hyvin vähän päätettävää kansallisella tasolla. **Merkittävien kansallisten erityispiirteiden takia Suomen on tärkeää myös jatkossa pyrkiä ennakkovaikuttamaan päästökauppadirektiivin muutosten yksityiskohtiin.** Esimerkiksi meriliikenteen kustannusten nousulla on Suomen kilpailukyvylle monia muita maita suurempi merkitys. Kuten esityksessä kuvataan, vuonna 2021 merikuljetusten osuus oli noin 91 prosenttia Suomen tavaraviennistä ja 75 prosenttia tavaratuonnista. Meriliikennettä hyödynnetään noin 95 prosentissa Suomen ja muiden EU-maiden välisestä tavarakaupasta. Esityksen vaikutusarvioiden mukaan päästökaupan ja FuelEU Maritime -asetuksen yhteenlasketut kustannukset vuonna 2026 ovat 500–600 miljoonaa euroa ja vuonna 2030 700–1000 miljoonaa euroa. Jäsenmaiden logistiikan erityispiirteet, kuten maayhteyksien vähäisyys ja talvimerenkulku, on jatkossa huomioitava päästökauppadirektiivissä nykyistä paremmin.

Lentoliikenteen päästökaupan toimeenpanossa tulee huomioida EU:n sisämarkkinoiden yhdenvertaisuus ja kilpailuasetelma: Suomesta matkustaessa lentämiselle ei ole yhtä kattavasti ja yhtä käytännöllisiä vaihtoehtoja kuin monessa muussa Euroopan maassa. Lentojen hintojen nousu vaikuttaa siis suomalaisten liikematkustamiseen suhteellisesti muuta Eurooppaa voimakkaammin. Tällä voi olla negatiivinen kilpailukykyvaikutus myös esimerkiksi kansainvälistä liiketoimintaa harjoittavien tai siihen pyrkivien pienten ja keskisuurten yritysten kustannusten kautta. Lentoliikenteen vaihtoehtojen toimivuutta ja kattavuutta tulisikin kehittää ja tukea Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn säilyttämiseksi.

Saaripoikkeus

Suomelle saaripoikkeuksen soveltaminen meriliikenteen päästökaupassa on perusteltu ratkaisu. Saaripoikkeuksen käyttöönoton on esitetty hidastavan merenkulun vihreää siirtymää ja hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista. Pysähdykset kannustavat korkeampiin matkanopeuksiin, mutta pienemmät nopeudet ja matkanopeuden optimointi satamakäynnit huomioiden olisivat tehokkaita siirtymävaiheen päästövähennyskeinoja. Saaripoikkeuksen käyttöönotolla ei kuitenkaan voida olettaa olevan suurta merkitystä sille, pysähtyvätkö alukset Ahvenanmaalla vai eivät. Kuten luonnoksessakin todetaan, useimmat alukset, jotka täyttävät saaripoikkeuksen kriteerit, pysähtyvät jo nykytilanteessa satamassa Ahvenanmaalla matkustajien, rahdin sekä tax free -myynnin vuoksi. Saaripoikkeuksen soveltaminen on myös kirjattu hallitusohjelmaan

Väliaikaisen saaripoikkeuksen tuoma siirtymäaika helpottaa alan toimijoiden teknologista siirtymää pysäyttämättä sitä. Väliaikaisuuden ja tiedossa olevan päättymispäivän vuoksi saaripoikkeuksen investointivaikutukset eivät todennäköisesti olisi kokonaiskuvassa merkittäviä. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön tilaaman selvityksen mukaan Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välisen reittiosuuden päästöoikeuksien hankintakustannukset olisivat 18,1 miljoonan euroa vuonna 2026. Saaripoikkeusta

hyödyntämällä näiltä kustannuksilta vältytään. Saaripoikkeuksen soveltamisen yhteydessä on pidettävä huolta markkinoiden vääristymien ehkäisystä. Poikkeuksen mahdollisesti aiheuttamaa kilpailun vääristymistä onkin kuvattu ja arvioitu kiitettävästi esityksessä ja erityisesti aiemmassa direktiivimuutoksia koskevassa arviomuistiossa sekä sen liitteessä.

Kunnioittavasti

Suomen Yrittäjät

Roope Ohlsbom
ekonomisti