Vihreä kasvu
Arttu Karila

19.10.2026

Elinkeinoelämän Keskusliiton kommentit koskien Valtioneuvoston kirjelmää eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin ja markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (meriliikenteen MRV-asetuksen ja FuelEU Maritime -asetuksen muuttaminen)

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston U-kirjeestä koskien komission ehdotusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästökauppadirektiivin muuttamisesta.

Suomi on ottanut edelläkävijän roolin ilmastoneutraalisuustavoitteellaan vuodelle 2035. EK näkee yritykset ilmastonmuutoksen torjunnan ytimessä. Kansallisten päästöjen vähentämisen lisäksi yritykset tarjoavat päästöjä vähentäviä ratkaisuja kansainvälisille markkinoille ja kasvattavat Suomen globaalia hiilikädenjälkeä. EK painottaa, että samalla kun päästöjä vähennetään, on huolehdittava yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa sekä kotitalouksien ostovoimasta. Päästöjä on vähennettävä kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti sekä pitkäjänteistä ja ennustettavaa ilmastopolitiikkaa harjoittaen.

EK pitää tärkeänä, että EU:n päästökauppajärjestelmä säilyy ilmastopolitiikan keskeisenä markkinaehtoisena, teknologianeutraalina ja kustannustehokkaana ohjauskeinona osana Euroopan unionin 2040 ja 2050 nettopäästövähennystavoitteita. Päästökaupan uskottavuus perustuu ennakoitavaan päästövähennyspolkuun, niukkaan päästökattoon sekä investointeja ohjaavaan hiilidioksidihintaan. Järjestelmän keskeisiä elementtejä tulee tarkastella kokonaisuutena siten, että päästövähennystavoitteet, kilpailukyky ja investointiympäristön ennakoitavuus tukevat toisiaan.

Päästökaupan hintasignaalin ja investointitukien rinnalla tarvitaan pitkäjänteisiä toimia vähähiilisten tuotteiden kysynnän ja markkinoiden vahvistamiseksi. Uusien markkinoiden rakentuminen vie aikaa, joten yritykset tarvitsevat ennakoitavan pitkän aikavälin kysyntänäkymän

investointipäätöstensä tueksi. Ilman sitä investointituki yksin ei riitä varmistamaan puhtaan siirtymän investointien toteutumista Euroopassa.

Yleiset huomiot

EK pitää valtioneuvoston U-kirjeluonnosta kokonaisuutena hyvänä lähtökohtana Suomen kannanmuodostukselle. On tärkeää, että valtioneuvosto tunnistaa päästökaupan EU:n ilmastopolitiikan keskeiseksi markkinaehtoiseksi, teknologianeutraaliksi ja kustannustehokkaaksi ohjauskeinoksi sekä korostaa järjestelmän ennakoitavuutta, kilpailukykyvaikutuksia ja edelläkävijäyritysten asemaa.

EK pitää komission esitystä kokonaisuutena melko tasapainoisena huomioiden sekä ilmastotoimien jatkuvuuden, että kilpailukykyä vahvistavat ratkaisut. **Neuvotteluissa tulee varmistaa, ettei komission ehdotusta heikompaa päästövähennysuraa hyväksytä ja että päästöoikeuksien tarjonta muodostaa uskottavan polun EU:n vuosien 2040 ja 2050 ilmastotavoitteisiin.** Samalla päästöoikeuksia on jäätävä myös vaikeasti vähennettäville päästöille ja järjestelmän on säilytettävä yritysten investointikyky.

EK suhtautuu myönteisesti valtioneuvoston tavoitteeseen säilyttää päästökauppasektorin merkittävä rooli EU:n vuoden 2040 ilmastotavoitteen saavuttamisessa. Päästökauppasektorin päästövähennyksiä ei tule kuitenkaan tarkastella irrallaan teollisuuden kilpailukyvystä, investointien toteuttamisedellytyksistä tai muiden sektoreiden velvoitteista. Päästökaton ja markkinavakausvarannon muodostaman kokonaisuuden tulee ylläpitää uskottavaa hintasignaalia sekä varmistaa päästöoikeusmarkkinoiden vakaus, likviditeetti ja ennakoitavuus. Markkinavakausvarannon tulee toimia jatkossakin päästöoikeuksien määrään perustuvana sääntöpohjaisena mekanismina eikä päästöoikeuden hinnan sääntelyvälineenä.

Lentoliikenteessä päästökauppa tulee säilyttää EU/ETA-alueen sisäisenä ja sen ulkopuolisten lentojen päästövähennystoimista tulee päättää CORSIA-järjestelmässä. Lentoliikenteen kestävien polttoaineiden tukimekanismia on vahvistettava, ei heikennettävä. Meri- ja lentoliikennettä tulee kohdella yhdenmukaisesti tukitasojen osalta.

Päästökaupan kiristyessä myös sen tuottojen yhteyttä puhtaan siirtymän investointeihin on vahvistettava. **EK katsoo, että päästökauppatulot tulee käyttää nykyistä selvästi vahvemmin päästökaupan piirissä olevien toimialojen vähähiilistymiseen ja puhtaan siirtymän investointeihin.** Komission arvion mukaan nykyisin vain noin 5 prosenttia päästökauppatuloista ohjautuu teollisuuden vähähiilistämisinvestointeihin. **Valtioneuvoston kannassa tulisi nykyistä selkeämmin**

rajata päästökauppatulojen käytöstä juuri niille sektoreille, joilta tulot kerätään ja joihin päästökauppa vaikuttaa.

Tekniset hiilinielut

EK pitää myönteisenä valtioneuvoston tukea pysyvien hiilenpoistojen sisällyttämiselle EU:n päästökauppaan. BioCCS-, DACCS- ja muut sertifioidut pysyvät hiilenpoistot voivat tuoda järjestelmään tarvittavaa joustoa, auttaa käsittelemään vaikeasti vältettäviä päästöjä ja avata Suomelle uusia teollisia mahdollisuuksia. Sääntöjen tulee olla teknologianeutraaleja, selkeitä ja investointikelpoisia. Samalla on arvioitava huolellisesti komission ehdottaman rahoitusmallin toimivuutta, jotta hiilenpoistojen rahoittamiseen tarkoitetut uudet päästöoikeudet johtavat tosiasiallisesti vastaavaan määrään laadukkaita ja pysyviä poistoja eivätkä kasvata järjestelmän nettopäästöjä.

Jatkovalmistelussa on tunnistettava fossiilista ja bioperäistä hiilidioksidia koskevien kannusteiden erilainen lähtökohta. Fossiilisen hiilidioksidin pysyvä varastointi vapauttaa päästöoikeuksien palautusvelvoitteesta, kun taas bioperäisen hiilidioksidin talteenotto synnyttää pysyvän hiilenpoiston. Kannusteiden tulee vastata ratkaisujen todellisia ilmastohyötyjä. EK tukee valtioneuvoston näkemystä siitä, että bioperäisen ja ilmakehästä talteen otetun hiilidioksidin talteenoton, varastoinnin ja hyötykäytön kannusteet eivät saa olla fossiilisen hiilen talteenoton ja varastoinnin kannusteita heikompia. Myös tuotteisiin pysyvästi sitoutuva hiili tulee huomioida. Tämä on Suomelle tärkeää, koska Suomessa on merkittäviä bioperäisiä hiilidioksidivirtoja mutta ei omia tunnettuja geologisia varastointimuodostumia.

Ilmaisjako ja ilmaisjaon ehdollisuus

EK tunnistaa eurooppalaisen teollisuuden kilpailukykyyn kohdistuvat paineet sekä tarpeen ehkäistä hiilivuotoa tilanteessa, jossa eurooppalaiset yritykset kohtaavat globaaleilla markkinoilla kilpailijoita, joihin ei kohdistu vastaavia päästökustannuksia. Ilmaisjaon ensisijainen tehtävä on kompensoida hiilivuotoriskiä ja kilpailukykyhaittaa siihen asti, kunnes hiilirajamekanismi tarjoaa vastaavan suojan tai kilpailijamaissa sovelletaan vastaavia ilmastovelvoitteita. Ilmaisjako ei ole päästökaupan tavoitteesta erillinen tukijärjestelmä, vaan olennainen osa järjestelmän toimivuutta tilanteessa, jossa globaali kilpailuasetelma on epätasainen. Ilmaisjaon merkitys korostuu myös tilanteessa, jossa päästökauppajärjestelmää ei ole täydennetty erillisellä, eurooppalaisten vientiyritysten kilpailukyvyn huomioivalla tuki-instrumentilla.

EK pitää ilmaisjakoa lähtökohtaisesti sisämarkkinoiden kannalta parempana hiilivuodon torjuntakeinona kuin laajamittaista tukeutumista

kansallisiin valtiontukiin. Ilmaisjako perustuu unionin laajuisiin yhdenmukaisiin sääntöihin ja kohtelee yrityksiä tasapuolisesti jäsenvaltiosta riippumatta. Sen sijaan jäsenmaiden mahdollisuudet hyödyntää valtiontukia vaihtelevat merkittävästi niiden julkisen talouden liikkumavaran perusteella, mikä voi johtaa kilpailun vääristymiseen ja sisämarkkinoiden pirstoutumiseen.

EK korostaa, että ilmaisjakoa ja hiilirajamekanismin käyttöönottoa tulee tarkastella yhtenä kokonaisuutena. Ilmaisjaon asteittaisen vähentämisen ja hiilirajamekanismin käyttöönoton tulee edetä johdonmukaisesti, ennakoitavasti ja sääntelyn tavoitteiden kannalta yhdenmukaisella tavalla. Muutoksia ilmaisjakoon ei tulisi tehdä irrallaan tästä kokonaisuudesta. Aina kun päästökauppajärjestelmään tehdään muutoksia, ne lisäävät epävarmuutta järjestelmän vaikutusten piirissä olevien yritysten toiminnalle.

Ilmaisjaon merkitys korostuu, koska komission esitykseen ei sisälly erillistä vientityökalua CBAM-toimialoille. EU:n sisämarkkinoille kohdistuva hiilirajamekanismi ei suojaa Euroopasta kolmansiin maihin suuntautuvaa tuotantoa tilanteessa, jossa EU:n ulkopuoliset kilpailijat eivät kohtaa vastaavaa hiilikustannusta. EK tukee valtioneuvoston tavoitetta löytää vientiin kohdistuvaa hiilivuotoriskiä vähentävä WTO-yhteensopiva, EU-tasoinen, arvoketjun huomioiva ja kustannustehokas ratkaisu.

EK yhtyy valtioneuvoston varauksellisuuteen koskien komission esitystä ilmaisjaon ehdollisuuden lisäämisestä. Laitoskohtaisiin investointisuunnitelmiin perustuva ehdollisuus muuttaisi olennaisesti päästökaupan markkinaehtoista peruslogiikkaa, jonka mukaan toiminnanharjoittajat valitsevat itse kustannustehokkaimmat päästövähennyskeinot ja niiden toteuttamisen ajankohdan. Ehdollisuus ei saa pakottaa yrityksiä toteuttamaan investointeja niiden kustannustehokkuudesta tai teknologisesta kypsyydestä riippumatta. Ilmaisjaon ehtoja ei myöskään tule muuttaa raskaaksi hallinnolliseksi velvoitteeksi eikä niiden tule vaarantaa yritysten liiketoimintasalaisuuksia. Sääntöjen tulee kohdella tasapuolisesti erilaisia investointisyklejä, vähennyskustannuksia ja teknologisia vaihtoehtoja. Erityisesti on varmistettava, etteivät jo vähähiilistämisinvestointeja toteuttaneet edelläkävijäyritykset, vähäpäästöiset laitokset tai toimijat, joiden päästöjen vähentäminen entisestään edellyttää erityisen kalliita tai vielä kaupallistumattomia teknologioita, joudu muita heikompaan asemaan.

EK katsoo, että mikäli ilmaisjaon ehdollisuutta päätetään lisätä, sen tulee olla suunniteltu tavalla, joka aidosti edistää puhtaan siirtymän investointeja. Ehdollisuuden tulee olla riittävän joustava, selkeä ja kustannustehokkuutta tukeva, jotta yritykset voivat toteuttaa päästövähennyksiä liiketoimintansa ja investointisykliensä kannalta tarkoituksenmukaisimmalla tavalla. Investointivaatimuksia ei tule sitoa liian jäykästi yksittäisiin laitoksiin tai toimijoihin, sillä tämä voi heikentää yritysten

mahdollisuuksia uudistaa toimintaansa ja kohdentaa investointejaan tehokkaasti.

EK pitää myönteisenä, että valtioneuvosto tunnistaa päästökaupan epäsuoriin kustannuksiin liittyvät kilpailukyky- ja hiilivuotoriskit sekä jäsenvaltioiden välisten tukijärjestelmien aiheuttamat markkinavääristymät. Pitkällä aikavälillä tavoitteena tulee olla toimintaympäristö, jossa yritysten kilpailukyky ei perustu kansallisiin tukijärjestelmiin. Mahdollisia muutoksia epäsuorien kustannusten kompensointiin tulee kuitenkin arvioida suhteessa eurooppalaisen teollisuuden kansainväliseen kilpailukykyyn sekä siihen, miten tehokkaasti muut keinot, kuten hiilirajamekanismi, kykenevät ehkäisemään hiilivuotoa.

Suomen tulee varmistaa, etteivät suomalaiset yritykset joudu kilpailijoitaan heikompaan asemaan tilanteessa, jossa muut jäsenvaltiot jatkavat vastaavia tukimekanismeja. Mahdollisten muutosten lähtökohtana tulee olla tasapuolisten kilpailuedellytysten turvaaminen sekä EU:n sisämarkkinoilla että suhteessa EU:n ulkopuolisiin kilpailijoihin. Nykytilanteessa, Suomessa tulisikin tarkastella päästökaupan epäsuoran kompensaatiotuen palauttamista.

95-laitokset

EK pitää valtioneuvoston tavoin tärkeänä, että yli 95 prosenttia kestävää biomassaa polttoaineena käyttävien laitosten asema ratkaistaan. Nykyinen sääntely voi jättää kestävään biomassaan investoineet laitokset ilman ilmaisjakoa ja muuta hiilivuotosuojaa sekä luoda kannustimen olla vähentämättä fossiilisia päästöjä siinä määrin, että laitos poistuisi päästökaupan piiristä. Ensisijaisena ratkaisuna näille laitoksille tulisi antaa mahdollisuus pysyä tai palata päästökauppaan.

Kansainväliset päästöyksiköt

EK suhtautuu avoimesti mahdollisuuteen hyödyntää korkealaatuisia kansainvälisiä ilmastoyksiköitä osana ETS-järjestelmän pitkän aikavälin kokonaisuutta. Yksiköt voivat vahvistaa kustannustehokkuutta ja tuoda järjestelmään joustoa etenkin tilanteessa, jossa vaikeasti vähennettävien päästöjen vähentämiskustannukset nousevat voimakkaasti. Kansainvälisten yksiköiden tulee olla korkealaatuisia, lisäisiä, pysyviä ja luotettavasti todennettuja, eikä niiden käyttö saa heikentää päästökaupan hintasignaalia tai kannusteita eurooppalaisen teollisuuden vähähiilistymisinvestoinneille. EK katsoo, että käytön laajuutta tulee arvioida yksiköiden saatavuuden, laadun, kustannusten ja eurooppalaisiin investointeihin kohdistuvien vaikutusten perusteella.

Kansainvälisiä yksiköitä tulisi käyttää strategisesti osana EU:n ilmastopolitiikkaa siten, että ne luovat kysyntää puhtaiden teknologioiden viennille ja vahvistavat EU:lle tärkeitä kumppanuuksia.

Päästökauppatulot ja rahoitus

EK pitää lähtökohtana, että päästökauppatulot käytetään nykyistä selvästi vahvemmin päästökaupan piirissä olevien toimialojen vähähiilistymiseen ja puhtaan siirtymän investointeihin. Nykyinen sääntely ei ole tässä onnistunut riittävästi: komission arvion mukaan vain noin 5 prosenttia päästökauppatuloista ohjautuu teollisuuden vähähiilistämisinvestointeihin.

Valtioneuvoston kannassa tulisi nykyistä selkeämmin rajata päästökauppatulojen käytöstä juuri niille sektoreille, joilta tulot kerätään ja joihin päästökauppa vaikuttaa. Päästökaupan kiristyessä ja teollisuuden investointitarpeiden kasvaessa tätä osuutta on perusteltua kasvattaa merkittävästi. Teollisuuden vähähiilistämisinvestointien vauhdittaminen vähentää samalla Euroopan riippuvuutta fossiilisista tuontipolttoaineista ja vahvistaa energiaturvallisuutta. EU-tasolla toteutettu vahvempi investointien rahoitus vähentäisi myös tarvetta turvautua kansallisiin tukitoimiin, joiden käyttömahdollisuudet vaihtelevat jäsenvaltioittain ja jotka voivat vääristää kilpailua sisämarkkinoilla. Päästökauppatulojen käytön tulee siten tukea sekä päästökaupan tavoitteiden saavuttamista että eurooppalaisen teollisuuden kilpailukykyä ja energiaturvallisuutta. **Päästökauppatuloja ei tule siirtää EU:n talousarvioon uusiksi omiksi varoiksi.**

EK suhtautuu myönteisesti innovaatiorahaston jatkamiseen ja vahvistamiseen. Tulevan innovaatiorahaston keskeiset rahoituskriteerit tulee kuitenkin määritellä jatkossakin päästökauppadirektiivissä, kuten nykyisessä lainsäädännössä, eikä komission delegoiduilla säädöksillä artiklan 10cb(9) mukaisesti. Nykyiset viisi rahoituskriteeriä ovat kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen tehokkuus, innovatiivisuuden aste, hankkeen kypsyys, skaalautuvuus tai toistettavuus sekä kustannustehokkuus. Näiden kriteerien ja niitä koskevan pisteytysjärjestelmän poistaminen direktiivitasolta heikentäisi rahoituksen ennakoitavuutta, läpinäkyvyyttä ja oikeusvarmuutta sekä antaisi komissiolle liian laajan mahdollisuuden muuttaa hankkeiden valintaperusteita delegoidulla säädöksellä.

Innovaatiorahaston tulee perustua avoimeen eurooppalaiseen kilpailuun, hankkeiden korkeaan laatuun ja vaikuttavuuteen. Tämän vuoksi 10cb artiklan 6 kohdasta tulee poistaa viittaus maantieteelliseen kattavuuteen. Maantieteellinen sijainti ei saa muodostua itsenäiseksi rahoituksen kohdentamisperusteeksi, vaan parhaiden hankkeiden tulee voida menestyä niiden ilmasto- ja kilpailukykyvaikutusten,

innovatiivisuuden, kypsyyden, skaalautuvuuden ja kustannustehokkuuden perusteella. Maantieteellisen tasapainon painottaminen voisi vähentää rahaston vaikuttavuutta, heikentää avoimuuteen ja laatuun perustuvaa kilpailua sekä asettaa korkean vähähiilisyyden ja edistyneen energiajärjestelmän jäsenvaltioissa toteutettavat hankkeet epäedulliseen asemaan.

EK voi tarkastella teollisuuden vähähiilistämispankin perustamista osana tasapainoista kokonaisratkaisua, jos välineellä saavutetaan todellista EU-tason lisäarvoa. Myös vähähiilistämispankin rahoituksen tulee perustua avoimeen kilpailuun, teknologianeutraaliuteen, hankkeiden laatuun ja vaikuttavuuteen. Rahoituskriteerien on huomioitava edelläkävijähankkeet sekä erilaisista lähtötilanteista aiheutuvat päästövähennyskustannukset. Pelkästään mahdollisimman suuren päästövähennyksen tavoitteleminen mahdollisimman pienillä kustannuksilla voi suosia korkean päästöintensiteetin tuotantoa ja asettaa jo pitkälle vähähiilistyneet laitokset epäedulliseen asemaan.

Vähähiilistämispankin suunnittelussa on varmistettava, etteivät tuen aikarajaukset aseta puhtaan siirtymän investointeja aikaisin käynnistäneitä edelläkävijöitä epäedulliseen asemaan. Rahoituksen tulee mahdollistaa myös sellaisten vaikuttavien hankkeiden tukeminen, joiden valmistelu tai toteutus on käynnistynyt ennen uuden rahoitusvälineen täysimääräistä käyttöönottoa.

Jätteenpoltto

EK pitää myönteisenä EU-laajuista päästöhinnoittelua yhdyskuntajätteen poltolle. Jätteenpolton sisällyttäminen päästökauppaan vahvistaa saastuttaja maksaa -periaatetta, parantaa kierrätyksen suhteellista kilpailukykyä ja tukee materiaalien säilyttämistä kierrossa. Päästöhinnoittelun tulee alkaa harmonisoidusti koko EU:ssa, jotta vältetään kilpailun vääristyminen ja jätteen ohjautuminen päästökaupan ulkopuolisiin käsittelyreitteihin. Jätteenpolton päästöhinnoittelun tulisi noudattaa alkuperäistä aikataulua ja käynnistyä vuodesta 2028 alkaen edellyttäen, että mittaus-, raportointi- ja todentamisjärjestelmät ovat valmiit ja toimeenpano tapahtuu yhdenmukaisesti koko unionissa. Vaarallisen jätteen poltto tulee jättää soveltamisalan ulkopuolelle.

Meriliikenne

Meriliikenteessä Suomen erityisolosuhteiden huomiointi on turvattava. Yli 95 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta kulkee meritse, ja Itämeren jääolosuhteet edellyttävät jäävahvistettuja aluksia. EK pitää hyvänä, että komissio jatkaisi talvimerenkulun saamaa helpotusta vuoden 2035 loppuun, mutta koska olosuhteet eivät tule muuttumaan

Itämerellä, helpotuksesta tulisi tehdä pysyvä tai vähintään jatkaa sitä vuoteen 2040 asti. Myös jäissä kulun aiheuttamista lisäpäästöistä tulisi saada helpotusta. Meriliikenteen soveltamisalan laajennusten ja raportointivelvoitteiden on perustuttava huolellisiin vaikutusarvioihin, ja ETS-, MRV- ja FuelEU Maritime -sääntelyn raportointia ja hallinnollisia menettelyjä on yhdenmukaistettava.

EK suhtautuu myönteisesti kestävien meripolttoaineiden ja nollapäästöisten käyttövoimien tukemiseen, mutta ehdotettu 110 miljoonan päästöoikeuden varaus vuosille 2028–2040 on riittämätön. Meriliikenne on komission ehdotuksessa priorisoitujen käyttökohteiden listalla, mutta tämä ei vielä takaa, että meriliikenteeltä kerättävät tulot palautuvat alan vihreään siirtymään. Jatkovalmistelussa on selkeytettävä, että kansalliset huutokauppatulot kohdennetaan tosiasiallisesti niille sektoreille, joilta ne kerätään, ja että tuki kaventaa kestävien ja fossiilisten polttoaineiden hintaeroa, tukee nollapäästöteknologioita sekä edistää meriliikenteen sähköistymistä. Kansainvälisessä meriliikenteessä kestävin ratkaisu on kattava IMO-tason järjestelmä ja kaksoismaksujen välttäminen.

Lentoliikenne

EK:n kanta on, että päästökauppa tulee säilyttää EU:n ja ETA-alueen sisäisenä.

Komission ehdotus jatkaisi kolmansien maiden lentoja koskevaa poikkeusta vuosina 2027-2028, mutta vuosina 2029-2032 päästökauppa laajenisi ETA-alueelta lähteviin lentoihin kohteisiin, jotka sijaitsevat alle 5 000 kilometrin päässä Frankfurtista. Tämä koskisi esimerkiksi Dohan, Dubain ja Istanbulin kaltaisia yhteyksiä. Ehdotuksen nojalla ja komission tekemän Corsia-järjestelmän vaikutusarvion perusteella päästökauppa voisi laajentua 2032 jälkeen kaikkiin kolmansiin maihin lähteviin lentoihin.

Soveltamisalan laajentaminen lisäisi lentoliikenteen kustannuksia, heikentäisi kansainvälisen CORSIA-järjestelmän uskottavuutta ja voisi johtaa vastatoimiin. CORSIA:n kanssa päällekkäisten kustannusten takautuva palautus ei ratkaise ongelmaa, koska lentoyhtiöt joutuisivat ensin maksamaan kahden järjestelmän kustannukset ja saisivat mahdollisen hyvityksen vasta viiveellä. Tästä seuraisi kohtuutonta hallinnollista taakkaa niin lentoyhtiöille kuin valvontaviranomaisille. Yleisesti ottaen päällekkäisiä raportointivelvoitteita tulee karsia ja raportointia tulee yksinkertaistaan hallinnollisen taakan ja kulujen vähentämiseksi niin lentoliikenteessä kuin merenkulussa.

ETA-alueen ulkopuolisten lentojen päästövähennyksistä tulee sopia ICAO:n CORSIA-järjestelmässä, jolloin päästövähennystoimet ja kustannukset koskevat kaikkia lentoyhtiöitä ja maita, kilpailu ei vääristy

eikä Suomen hallinnoimien ilma-alusten käyttäjien asema suhteessa kilpailijoihin heikkene.

EK katsoo, että lentoliikenteen kestävien polttoaineiden tukimekanismia on vahvistettava, ei heikennettävä. Meriliikenteelle ehdotetaan korkeampia tukiprosentteja ja lentoliikenteen tukitasoja tulee korottaa vastaavasti, jotta liikennemuotoja kohdellaan tasaveroisesti tukitasojen osalta.

Komission ehdottama 110 miljoonan päästöoikeuden lisävaraus vuosille 2030–2040 ei riitä kattamaan fossiilisen kerosiinin ja kestävien lentopolttoaineiden välistä hintaeroa koko tarkastelukaudella, vaan vähentää tuen tasoa nykyisestä huomattavasti. Tuki ei saa olla kytketty päästökaupan maantieteelliseen laajentamiseen. Ehdotetut tukiprosenttien laskut, kuten RFNBO-polttoaineiden ja sähkön tuen lasku 60 prosenttiin sekä muiden ei-fossiilisten polttoaineiden tuen päättyminen vuoden 2029 jälkeen, heikentäisivät investointihalukkuutta juuri, kun ReFuelEU Aviation nostaa velvoitetasoja. Tukimekanismin heikennykset merkitsisivät huomattavaa kustannusten nousua lentoyhtiöille, eivätkä ne pystyisi hyödyntämään täysimääräisesti tukimekanismia uuden tukikauden ensimmäisiä vuosina.

SAF-tuen määrää ja tukiprosentteja tulee korottaa kaikissa tukikelpoisissa polttoainelaaduissa, HEFA-menetelmällä tuotetun jätepohjaisen SAF:n tuki tulee säilyttää vuoden 2029 jälkeen ja kaikki vähäpäästöiset polttoainevaihtoehdot on pidettävä tukikelpoisina.

Neuvotteluissa tulee varmistaa, että teknologianeutraliteetti toteutuu tuki-instrumenteissa ja esimerkiksi ydinenergialla tuotettu synteettinen lentopolttoaine lisätään tukimekanismin piiriin. Tämä on huomattavan tärkeää eSAF-tuotannon investointien houkuttelemiseksi Suomeen. Vähähiilinen eSAF tunnustetaan jo RefuelEU Aviation -asetuksessa hyväksyttäväksi asetuksen mukaisesti polttoaineeksi.

Non-CO_2-vaikutusten seurantaa voidaan kehittää, mutta niiden hinnoittelua ei tule tässä vaiheessa sisällyttää päästökauppaa.