



27.4.2023

Työ- ja elinkeinoministeriölle

Arviomuistiot päästökauppadirektiivin toimeenpanosta

Elinkeinoelämän keskusliitto 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.

EK kiittää mahdollisuudesta lausua päästökauppadirektiivin uudistuksen arviomuistioista. Muistioissa on kuvattu päästökauppadirektiivin sisältöä, kansallista toimeenpanoa ja vaikutuksia. EK on ollut mukana päästökauppadirektiivin valmistelun eri vaiheissa ja muistiota valmistelemissa työryhmissä (pl. lentoliikenne). EK:lla ei ole arviomuistioihin muutosehdotuksia, mutta tiettyjä toimeenpanoon liittyviä asioita jää epäselväksi koskien muun muassa bioenergian käyttöä yli 95 %:sti ja ilmaisjaon ehdollisuutta.

Vaikutusarvioita on tehty jo ennakkovaikuttamisaikana ja niitä on päivitetty toimintaympäristön muutosten mukaisesti. Suurin vaikutus on ollut päästöoikeuden hinnan nousulla, jonka seurauksena meriliikenteen kansallisten kustannusvaikutusten arvio on jopa kaksinkertaistunut alkuperäisiin arvioihin verrattuna. Päästökaupan muutokset aiheuttavat myös lentoliikenteelle merkittäviä lisäkustannuksia. Päästökustannukset yhdistettynä energiakriisin nostamiin energian hintoihin ja toimintaympäristön muutoksiin voivat hidastaa panostusta vihreään siirtymään, mikä on otettava huomioon käsiteltäessä elinkeinoelämän toiminta- ja investointiedellytyksiä lainsäädännössä ja tukipolitiikassa.

## 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 90–100 euron tuntumasta noin 120 euroon vuoteen 2030 mennessä. 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 sähköveroä.

Uudistetussa direktiivissä on merkittävä heikennys fossiilisista polttoaineista biopolttoaineisiin yli 95 %:sti siirtyneille, jotka poistetaan päästökaupasta ja sen

ilmaisjaon piiristä kokonaan tulevalla kaudella. Tämä muiden toimialojen kohtelusta poikkeava määräys osuu erityisesti suomalaisiin toimijoihin. Se tulisi korjata direktiiviä tarkasteltaessa uudelleen vuonna 2026. Lisäksi direktiiviin ja arviomuistioon jää epäselvyyttä siitä, miten kriteerin, 95 %, täyttäminen ja biomassan kestävyys täsmällisesti ottaen määritellään.

Kiinteiden laitosten päästökaupatoimijat 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 riippuen. Kustannukset ovat merkittävästi suuremmat, kun huomioidaan kaikki 55-paketin aloitteet.

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

- 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.
- 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 seuravalla käsittelykierroksella.
- Kansainvälisen meriliikenteen päästövähennystavoitteista ja ilmastotoimista tulee ensisijaisesti sopia IMO:ssa. Kun globaali päästöjen vähentämistäjärjestelmä tulee voimaan, ei ole enää perustetta ylläpitää päällekkäistä alueellista EU:n päästökaupaa.
- Kansainvälisten lentojen päästövähennyksiä voidaan parhaiten edistää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn 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.

Vihreä Kasvu

Tiina Haapasalo/Kati Ruohomäki

27.4.2023

- Suomen saavutettavuuden, logistisen kilpailukyvyn ja toimintavarmuuden vahvistamiseksi tarvitaan toimenpideohjelma, joka huomioi vihreän siirtymän mahdollisuudet ja esittää ratkaisuja kustannuskilpailukyvyn pitämiseksi.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ulla Heinonen  
Johtaja