



11.8.2023

Työ- ja elinkeinoministeriölle

Hallituksen esitysluonnos uudeksi päästökauppalaiksi (TEM078:00/2022)

Hallituksen esitysluonnoksella 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. Ehdotuksen myötä voimassa oleva päästökauppalaki sekä laki lentoliikenteen päästökaupasta kumottaisiin. Lisäksi nykyistä päästökauppalakia ajanmukaistettaisiin.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kiittää mahdollisuudesta lausua. EK on ollut mukana päästökauppadirektiivin uudistamisen eri vaiheissa ja päästökauppala-
kia valmistelevissa työryhmissä (pl. lentoliikenne). EK on sitoutunut kunnianhi-
moiseen ilmastopolitiikkaan ja näkee, että se voidaan toteuttaa yritysten kilpailu-
kyky säilyttäen ja sitä jopa parantaen. Vihreässä siirtymässä on merkittävää
kasvupotentiaalia ja uusia vientimahdollisuuksia suomalaisille yrityksille. Sa-
malla nähdään talouden elyvän 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 esitysluonnokseen muutamia huomioita sekä ehdotuksia
päästökaupan eri osa-alueiden ja tulevan 2030-40 kauden jatkokäsittelyihin
EU:ssa.

1. Kiinteiden laitosten päästökauppa

Kiinteiden laitosten osalta päästökauppa kiristyy selvästi 2030-tavoitteen kasva-
essa 62 %:iin, päästöoikeuksien kertamitätöinnillä ja markkinavakausvaran-
nosta tehtävillä mitätöinneillä. Lisäksi ilmaisjako vähenee muun muassa vertai-
luarvojen kiristyessä ja hiilirajamekanismin tullessa asteittain voimaan 2026 al-
kaen tämän kattavilla toimialoilla. Päästöoikeuden hinnan arvioidaan kasvavan
90–100 euron tuntumasta noin 120 euroon vuoteen 2030 mennessä. Tämä ke-
hitys tulee ottaa huomioon, kun käsitellään yritysten toiminta- ja investointiymp-
päristön 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.

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 negatiiviset päästöt huomioonottava ilman kaksoislaskentaa. Myös EU:n ulkopuolella tehtävien päästövähennysten sallimista päästökaupassa olisi selvitettävä kaudelle 2030–2040.

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.

Kiinteiden laitosten päästökauppatoimijat kohtaavat myös meri- ja lentoliikenteen kuljetusten nousevat kulut, joita on käsitelty osiossa 2.

2. Meri- ja lentoliikenteen päästökauppa

2.1 Meri- ja lentoliikenteen päästökaupan vaikutus kilpailukykyyn

Päästökaupan suurin vaikutus tulee olemaan päästöoikeuden hinnalla. Sekä meri- että lentoliikenteen kustannukset tulevat lähivuosina kasvamaan merkittävästi Suomessa. Päästökauppa aiheuttaa Suomessa meriliikenteelle arviolta 500–600 miljoonan euron ja lentoliikenteelle 115–280 miljoonan euron kustannukset vuonna 2030 päästökaupan laajuuden mukaan. Kustannukset ovat merkittävästi suuremmat, kun huomioidaan kaikki EU:n 55-valmiuspaketin aloitteet. Päästökaupan vaikutus on Suomeen suuntautuvan meri- ja lentoliikenteen hintakilpailukyvyille sekä ulkomaankaupalle ja matkailulle suhteellisesti suurempi kuin muissa EU-maissa.

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 jäävähvisteisuutta. 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. IMO:n ilmastostrategia kiristyy. Uuden strategian tavoite on, että alusten kasvihuonekaasupäästöt ovat nettomääräisesti nolla v. 2050 mennessä tai sen tienoilla huomioiden kansalliset olosuhteet. IMO:n aiempi tavoite oli vähentää päästöjä 50 %, joten muutos on merkittävä.
- IMO:n päästövähennystoimet valmistellaan 2025 mennessä ja ne tulevat voimaan 2027. Päästövähennyksiin tulee standardi, jolla säädellään aluspolttoaineiden kasvihuonekaasusisällön asteittaista vähentämistä, sekä kasvihuonekaasupäästöjen hinnoittelumekanismi. Näillä tulee olemaan merkittävät kustannusvaikutukset, jotka ovat päällekkäisiä EU-säädännön aiheuttamien kustannusten kanssa. Kun globaali päästöjen vähentämisyjärjestelmä tulee voimaan, ei ole enää perustetta ylläpitää päällekkäistä alueellista EU:n päästökauppaa.
- Meri- ja lentoliikenteen uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineiden saataavuutta 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 kilpailukyvyyn ja toimintavarmuuden vahvistamiseksi tarvitaan toimenpideohjelma, joka huomioi vihreän siirtymän mahdollisuudet ja esittää ratkaisuja kustannuskilpailukyvyyn pitämiseksi.

2.2 Lentoliikenteen päästökaupan soveltamisala vuoden 2026 jälkeen

Lentoliikenteen päästökauppaa sovellettaisiin vuoden 2026 loppuun saakka ETA-alueen sisäisillä lennoilla sekä lähtevillä lennoilla Sveitsiin ja Iso-Britanniaan nykyiseen tapaan. Hallituksen esitysluonnoksen mukaan tämä niin sanottu Stop the Clock –rajaus olisi kuitenkin voimassa vain vuoden 2026 loppuun saakka, jonka jälkeen päästökauppa laajenee kattamaan myös ETA-alueelta lähtevät ja sinne saapuvat lennot, jos muuta ei sovita sitä ennen EU-tasolla.

EK:n näkemyksen mukaan valtioneuvoston tulee varmistaa, että EU:n päästökauppa ei laajene ETA-alueen ulkopuolelle, kun komissio tarkastelee lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan mahdollista laajentamista vuonna 2026. EU:n ulkopuoliset lennot jätettiin lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle varhaisessa vaiheessa mm. merkittävien kauppasodan riskien vuoksi. Esimerkiksi USA:ssa on edelleen voimassa laki, joka estää amerikkalaisten lentoyhtiöiden osallistumisen EU:n päästökauppaan. Lisäksi päästökaupan laajentaminen saattaisi johtaa EU:n ulkopuolelle suuntauvan liikenteen ohjautumisen EU:n ulkopuolisten hub-asemien (Turkki, Lähi-Itä) kautta ja heikentää EU:ssa sijaitsevien liikenteen solmukohtien kilpailuasemaa.

ELINKEINOELÄMÄN KESKUSLIITTO EK

Vihreä Kasvu

Tiina Haapasalo/Kati Ruohomäki

11.8.2023

2.3 Satamien ulkopuolella tapahtuva lastaus ja purkaus

EK toivoo ministeriöltä vielä tarkennusta päästökauppain velvoittavuuteen tilanteessa, jossa aluksen rahtia puretaan tai lastataan satamien ulkopuolella (ns. STS-operaatio). Näin voidaan menetellä esimerkiksi satamaväylien syväysten takia. Edellyttääkö päästökauppavelvollisuus konkreettista satamakäyntiä, ja ellei, niin jääkö lain toimeenpanoon aukko. Jos tällaiset lastaus- ja purkausoperaatiot yleistyisivät esimerkiksi öljykuljetuksissa, voisi öljyvahinkojen riski kasvaa Itämerellä.

3. Polttoainejakelun päästökaupan päästötietojen raportointi

Päästökauppakia on tarkoitus soveltaa rakennusten, tieliikenteen ja muiden toimialojen päästökauppajärjestelmän vuoden 2024 päästötietojen raportointiin. Valtioneuvosto ei ole vielä linjannut kantaansa polttoainejakelun päästökaupan osallistumisen ajankohdasta (joko vuonna 2027 tai vuonna 2031). Polttoainejakelun päästökauppain valmistelu on meneillään, eikä arviomuistiota ole ollut vielä käytettävissä.

Päästökaupassa erityisen haastavaksi on osoittautunut toimialamäärittelyt, joiden perusteella päästötiedot olisi raportoitava. Raportoinnista vastaavat polttoainejakelijat. Samankaltaista polttoainetta myydään useille toimialoille, joista osa kuuluu päästökaupan eli raportoinnin piiriin ja osa ei. EK pyytää työ- ja elinkeinoministeriötä varmistamaan, että polttoainejakelijoilla on ajoissa selvä ohjeistus, jonka perusteella polttoainejakelijat voivat lain voimaan tullessa toimia päästöluvan haussa, tarkkailusuunnitelman laatimisessa ja päästötietojen raportoinnissa.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ulla Heinonen
Johtaja