



Komission ehdotus päästökauppadirektiivin, markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttamiseksi (U 60/2021 vp, UJ 7/2022))
Eduskunnan ympäristövaliokunnan kuuleminen 27.4.2022

Suomen kantoja on esitetty täydennettäväksi koskien Euroopan komission antamaa ehdotusta päästökauppadirektiivin, markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttamiseksi. Uudistusehdotukset ovat osa EU:n niin sanottua 55-valmiuspakettia.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut EU:n ja Suomen ilmastotavoitteisiin sekä 1,5 asteen ilmastopolitiikkaan. Elinkeinoelämä on muun muassa laajalla tiekarttatyöllään vahvasti tavoittelemassa Suomen hiilineutraalisuutta vuodelle 2035. Tiukatkin ilmastotavoitteet on mahdollista saavuttaa yritysten kilpailukyky säilyttäen Suomessa ja Euroopassa. Tähän on kuitenkin kiinnitettävä huomiota 55-valmiuspaketin lainsäädäntöä ja muuta ilmasto-ohjausta valmisteltaessa. Elinkeinoelämä painottaa, että samalla kun päästöjä vähennetään, on huolehdittava yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa: vähennetään päästöjä kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti.

Suomen täydennetyt kannat U-jatkokirjelmässä ovat pääosin hyviä. EK ehdottaa muutoksia päästökaton kertavähennykseen, markkinavakausvarannon sisäänottoon ja ilmaisjakoon liittyvissä kohdissa sekä hintamekanismiin äkillisissä muutoksissa.

1 Päästökaupan uudistaminen teollisuudessa ja energiatuotannossa

Avainkysymyksenä päästökaupan uudistamisessa on päästöjen vähentäminen niin, että kilpailukyky säilyy ja hiilivuotoriski minimoidaan (tuotannon siirtyminen kolmansiin maihin). EK ehdottaakin, että Suomen kantaa muokattaisiin seuraavasti:

- Suomen tulisi kannattaa päästökaupan katon eli päästöoikeuksien kokonaismäärän laskua viiveettä ja tasaisesti kohti uutta tavoitetta. Yhtäkkinen, aluksi tehtävä kertavähennys vähentäisi oikeuksia liian nopeasti.
- Markkinavakausvarantoa ei pitäisi käyttää kunnianhimon tason nostoon, vaan äkillisten markkinashokkien lieventämiseen. Suomen tulisi kannattaa markkinavakausvarannon osalta palaamista aiempaan sisäänottomäärään 12 %, koska tarvetta suurempaan sisäänottoon ei enää ole hinnan pysyessä todella korkealla tasolla.
- Suomen tulisi kannattaa päästöoikeuden ilmaisjaon pitämistä riittävänä, myös hiilen rajamekanismin alaisilla kaikilla sektoreilla vuoteen

2030 asti. Hiilirajamekanismi on kokonaan uusi ja testaamaton säätelytyökalu, joten sen tehokkuutta voi arvioida vasta, kun mekanismi on ollut voimassa useita vuosia. Viennin osuudelle tulee luoda toimiva menettely hiilivuotoriskin ja kilpailukykymentysten vuoksi. Innovaattiorahasto sopii vientituotteiden tukemiseen hyvin huonosti, mikä on hyvin todettu Suomen kannassa.

- Päästöoikeuksien ilmaisjaon saamisen ehtona on tiukka vertailujärjestelmä, joka perustuu parhaan 10 % laitoksen päästötasoon ja kannustaa siten kaikkia toimijoita päästövähennyksiin. Ilmaisjakoa ei pitäisi liittää energiakatselmoinnin tuloksiin, koska ilmaisjaon tarkoitus on estää hiilivuotoa ja tasoittaa kansainvälistä kilpailutilannetta.
- Komissio esittää vertailuarvojen kiristämistä aikaisempaa enemmän eli 2,5 % vuosittain (johtaa vertailuarvojen puolittamiseen 50 % vuoteen 2030 mennessä). Tämä kiristys ei edistä 2030 päästövähennystavoitteen saavuttamista, vaan rajoittaa merkittävästi päästökaupassa olevien teollisuusyritysten taloudellisia mahdollisuuksia investoida päästöjen vähentämiseen.
- Suomen tulisi kannattaa toimivamman mekanismin luomista äkilliseen ja liialliseen hinnannousuun. Tällainen voisi olla esimerkiksi päästöoikeuksien vapauttaminen tarvittaessa markkinavakaussvarannosta.

2 Meriliikenteen päästökauppa

Talvimerenkulun lisäkustannusten hyvittäminen on keskeinen tavoite päästökauppadirektiivissä meriliikenteen osalta. On hyvä, että Suomi voi neuvottelujen edistämiseksi huomioida muiden erityisolosuhteita sekä päästökaupan välttelyn riskin.

Suomen kannassa tulisi todeta neuvottelujen eteneminen yhtä aikaa kansainvälisessä merenkulkujärjestö IMO:ssa. Alustavat arviot IMO:n ohjausmekanismin kokonaiskustannusvaikutuksista Suomen merenkululle olisivat erittäin korkeat. Päällekkäistä sääntelyn välttäminen on tärkeä periaate, jotta IMO:ssa valmisteltavan maailmanlaajuisen taloudellisen ohjauskeinon kustannukset eivät tulisi EU-sääntelyn kustannusten päälle. Kun IMO:ssa sovitava globaali markkinaehtoinen päästöjen vähentämisjärjestelmä myöhemmin tulee voimaan, ei ole enää perustetta ylläpitää päällekkäistä alueellista EU:n päästökauppaa.