



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

U-55/2021 vp 55 valmiuspaketti - Taakanjakoasetuksen uudistaminen

Suuri Valiokunta 15.10.2021

Marjo Nummelin, ympäristöministeriö

Taakanjakoasetuksen (Effort Sharing Regulation, ESR) muutosta koskevan ehdotuksen keskeisiä kohtia (1/2)

- **Tavoitteet:**

- Taakanjakosektorin päästövähennys 40 % vuoteen 1990 verrattuna
- Jäsenmaiden velvoitteiden välinen haarukka 40 %; eli välillä -10 % - 50 %.
- Suomen velvoite -50% (kuten myös SE, LU, DK, DE).
- Velvoite määrittyy pääsääntöisesti BKT/asukas, kustannustehokkuus huomioitu rajoitetusti
- Tiukemmat tavoitteet voimaan 2023, vuotuisten päästökiintiöiden tarkastus 2025

- **Soveltamisala:**

- Taakanjakosektorille kuuluvat liikenne, maatalous, rakennussektori, jätehuolto
- Uutta: tieliikenteen ja lämmitykselle oma päästökauppansa, mutta sektorit säilyvät ESR:ssä 2030



Taakanjakoehdotuksen ehdotuksen keskeisiä kohtia (2/2)

- **Kustannustehokkuutta voidaan parantaa joustoilla; pääsääntöisesti nykyisin käytössä olevat joustot säilyvät:**
 - Taakanjakoasetuksen ja päästökaupan välinen ns. kertaluonteinen 'One off –jousto' tietyille korkean tavoitteen omaaville jäsenmaille säilyy ehdotuksessa ennallaan (nousee vain Maltan osalta); Suomi 2%
 - Ns. maakohtainen LULUCF-jousto säilyy muutamien muutoksin
 - Uutena joustona jäsenmaille vapaaehtoinen EU:n sisäinen varanto (additional reserve) ylijäämänielujen käyttöön taakanjakosektorin velvoitteiden täyttämiseksi
- **Useat muut 55-valmiuspaketin ehdotukset tukevat taakanjakosektorin tavoitteen saavuttamista:** Mm. LULUCF, päästökauppadirektiivi, ajoneuvojen CO2 raja-arvoja koskevat esitykset



Valtioneuvoston kanta (1/2)

- Valtioneuvosto pitää hyvänä, että päästökaupan ulkopuolisten toimialojen päästövähennysvelvoitteita koskevan taakanjakoasetuksen soveltamisala on tarkoitus pitää pääpiirteissään ennallaan ja että **tieliikenne ja rakennusten erillislämmitys säilyvät edelleen taakanjaon piirissä vuoteen 2030 asti.**
- Valtioneuvosto pitää Suomelle esitettyä päästövähennysvelvoitetta (50 %) vuoteen **2030 kunnianhimoisena.** Päästövähennysvelvoitteiden laskentaperusteet noudattavat pääosin aiempaa BKT/asukaslukuun perustuvaa menetelmää.
- Valtioneuvosto pitää päästökauppaa **pääasiallisena politiikkatoimena** vähintään 55%:n tavoitteen saavuttamiseksi ja siten se katsoo, että taakanjakosektorin osuutta suhteessa päästökauppaan olisi mahdollista pienentää [komission ehdottamasta].



Valtioneuvoston kanta (2/2)

- **Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että nykyiseen taakanjakosäädökseen sisältyvät EU:n sisäiset joustokeinot olisivat ehdotuksen mukaisesti käytettävissä jatkossakin.** Valtioneuvosto katsoo, että nykyistä päästökauppasektorin kertaluonteista ns. **one-off -joustomahdollisuutta olisi myös mahdollista kasvattaa** tietyille jäsenmaille tai pohtia käyttämättä jääneen one-off-jouston käyttömahdollisuutta muiden siitä kiinnostuneiden jäsenmaiden hyväksi.
- **Valtioneuvosto korostaa, että tämä joustokeino nykyisellään (2 % Suomen osalta) on asetettu aiemman eli huomattavasti nykyistä alemman jäsenmaakohtaisen tavoitteen saavuttamisen tueksi (Suomi 39 % -> 50%).**
- **Valtioneuvosto tukee esitettyjä** muutoksia nykyiseen ns. LULUCF-joustoon.
- **Valtioneuvosto voi hyväksyä ehdotuksen sisältämän uuden, vapaaehtoisen lisäisen varannon** (additional reserve), jonka puitteissa mahdollistettaisiin EU:n yhteiseen varantoon vapaaehtoiselta pohjalta kerättyjen, kauden lopussa käyttämättömien LULUCF yksiköiden käyttäminen jonkin jäsenmaan taakanjakosektorin tavoitteen täyttämiseen. Tämä voisi tapahtua vain tiettyjen tarkoin määrättyjen kriteereiden täytyessä kauden lopussa.



Lausunto

VATT/385/07.01/2021

20.10.2021

Eduskunta/Suuri valiokunta: Kuuleminen 22.10.2021, kirjallinen lausunto

Asia: U 52/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille koskevan asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta vastaamaan unionin nostettua ilmastokunnianhimoa (henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen kiristäminen ja uuden raja-arvon asettaminen vuodelle 2035)

suv@eduskunta.fi

Yhteenvedo

Euroopan komissio ehdottaa osana 55-valmiuspakettia tiukempia hiilidioksidipäästötavoitteita uusille henkilö- ja pakettiautoille. Ehdotuksessa nykyisiä vuoden 2030 CO₂-raja-arvoja kiristettäisiin ja vuodelle 2035 asetettaisiin kokonaan uudet raja-arvot. Valtioneuvosto kannattaa lähtökohtaisesti komission ehdottamia uusia vuosien 2030 ja 2035 raja-arvoja ja näkee niiden myös edistävän Suomen kansallista hiilineutraalisuustavoitetta.

Valtioneuvoston myönteinen kanta on perusteltu, mutta päästövähennyksien arvioituun suuruusluokkaan on syytä suhtautua varauksella. Ajoneuvovalmistajien ilmoittamien autojen päästölukemien on osoitettu aikaisemmin olevan systemaattisesti aliarvioituja, ja aliarvion suuruus on kasvanut jatkuvasti vuoden 2007 jälkeen. Lisäksi uusien autojen päästölukemien aleneminen ei välttämättä tuo lyhyemmällä aikavälillä kovin suuria vähennyksiä autoliikenteen kokonaispäästöihin, jos vanhoista ja suuripäästöisistä autoista ei luovuta sitä mukaa, kun uusien autojen määrä kasvaa, kuten Suomessa on tapahtunut 2010-luvulla.

Yksityiskohtaisempi tarkastelu

Uusien henkilö- ja pakettiautojen päästövähennystavoitteista säädetään nykyisin CO₂-raja-arvoasetuksessa (EU) 2019/631. Asetuksen mukaan uusien henkilöautojen keskimääräisten päästöjen vähennystavoite vuodesta 2030 alkaen on 37,5 prosenttia vuoden 2021 tavoitteeseen nähden. Pakettiautojen osalta vuoden 2030 vähennystavoite on puolestaan nykyisin 31 prosenttia. Komissio ehdottaa, että uusi vuoden 2030 vähennystavoite henkilöautoille olisi 55 prosenttia ja pakettiautoille 50 prosenttia. Lisäksi ehdotetaan kokonaan uutta henkilö- ja pakettiautoille yhteistä 100 prosentin vähennystavoitetta vuodelle 2035.

VATT lausuu: On tutkimusnäyttöä siitä, että EU:n aikaisemmat CO₂-raja-arvot ovat alentaneet uusien henkilöautojen keskimääräisiä päästötasoja vuoden 2007 jälkeen. Vertailtaessa ajoneuvovalmistajien ilmoittamia NEDC-testillä mitattuja CO₂-päästölukemia todellisen polttoainekulutuksen perusteella laskettuihin päästötasoihin on kuitenkin havaittu, että valmistajien ilmoittamat lukemat ovat systemaattisesti liian alhaisia ja että ero todellisiin päästötasoihin on kasvanut vuoden 2007 jälkeen. Arvioiden mukaan valmistajien ilmoittamien lukemien perusteella lasketusta EU:n uusien henkilöautojen päästötason laskusta jopa kaksi kolmasosaa on jäänyt tapahtumatta.¹ Ehdotettu CO₂-raja-arvojen

¹ Reynaert M. & Saltee, J.M. (2021). "Who Benefits When Firms Game Corrective Policies?" American Economic Journal: Economic Policy 13 (1), 372–412.

Tietge, U., Díaz, S., Mock, P., Bandivadekar, A., Dornoff, J. and Ligterink, N. (2019). "From Laboratory to Road: A 2018 Update on Official and "Real-World" Fuel Consumption and CO₂ Values for Passenger Cars in Europe." ICCT.

kiristäminen voi siis tuoda joitakin päästövähennyksiä, mutta on huomattava, että mikäli uudella WLTP-testillä mitatuissa päästölukemissa ilmenee NEDC-testin kaltaista virhettä, CO₂-raja-arvojen kiristäminen ei luultavasti tuo odotetun suuruisia päästövähennyksiä jatkossakaan.

Huomionarvoista on myös se, että pelkkä uusien autojen kilometrikohtaisten päästölukemien alentaminen ei välttämättä aiheuta kovinkaan suuria vähennyksiä autoliikenteen kokonaispäästöissä ainakaan lyhyemmällä aikavälillä. Esimerkiksi Suomessa vuosien 2013 ja 2019 välillä uusien henkilöautojen keskimääräiset kilometrikohtaiset CO₂-päästöt laskivat valmistajien ilmoittamien tietojen perusteella jopa lähes 12 prosenttia, kun taas henkilöautoliikenteen ajamisen kokonaispäästöt laskivat arvioilta vain hieman yli 2 prosenttia samalla aikavälillä.² Hieman yli puolet lukemien erosta selittyy sillä, että uusien autojen päästöt eivät todellisuudessa laskeneet valmistajien ilmoittamien tietojen mukaisesti. Loppuosa johtuu kuitenkin siitä, että Suomessa vanhoilla, suurempipäästöisillä autoilla ajetaan pitkään ja autokannan uusiutuminen on hidasta.

Uudet henkilöautot muodostavat vuosittain vain noin 4 prosentin osuuden kaikista liikennekäytössä olevista henkilöautoista, ja vuosien 2013 ja 2019 välillä henkilöautojen kokonaismäärä kasvoi selvästi joka vuosi. Uusien henkilöautojen keskimääräinen vuosittainen määrä oli noin 113 000, kun taas vanhoja henkilöautoja romutettiin vuosittain vain noin 64 000. Lisäksi ulkomailta tuotiin Suomeen käytettyjä henkilöautoja keskimäärin noin 29 000 vuodessa. Kun samana aikana autokohtaiset päästölukemat ja ajokilometrit laskivat vain hieman, henkilöautoliikenteen kokonaispäästöissä ei näkynyt suurta muutosta.

Valtioneuvoston myönteinen kanta CO₂-raja-arvojen kiristämiseksi on siis perusteltu, mutta päästövähennyksien arvioituun suuruusluokkaan kannattaa suhtautua varauksella. Vuodesta 2035 eteenpäin ehdotettu 100 prosentin päästövähennystavoite on kuitenkin autoliikenteen kokonaispäästövähennysten näkökulmasta mahdollisesti tehokas keino. Mikäli ajoneuvovalmistajat alkavat tuottaa pelkästään nollapäästöisiä autoja, uusien autojen aiheuttama autojen kokonaismäärän kasvu ei itsessään kasvata kokonaispäästöjä.

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT

Mikael Collan
ylijohtaja

Kimmo Palanne
tutkija

² Palanne, K., ja A. Sahari. (2021). "Henkilöautoliikenteen CO₂-päästöt ja päästöjen vero-ohjaus". VATT Muistiot 63.

U-kirjelmä Energiatehokkuusdirektiivi (EED)

SuV 13.10.2021



Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

Uusi EED ehdotus - energiatehokkuustavoitteet



- EU-tason tavoite 2030 energian loppukäytölle ja primäärienergiankulutukselle sitovaksi ja kiristyy 32,5 % → 36-39 %
- Jäsenvaltioille jyvitetään energiankulutuksen tavoite komission kaavalla, joka tarkoittaa, että Suomen 2030 energian loppukäyttö rajataan tasolle ~255 TWh
- Koko julkisen sektorin energian loppukäyttöä koskeva vuosittainen sitova 1,7 % vähentämisvelvoite
- Jäsenvaltiokohtaiseen sitovaan kauden 2021-2030 energiansäästövelvoitteeseen todella merkittävä korotus vuoden 2024 alusta lähtien
 - vuotuinen tavoite nousee 0,8 % → 1,5 % ja vuosisäästö 2,4 TWh → 4,5 TWh

Uusi EED ehdotus



Julkisen sektorin rakennusten peruskorjausvelvoite

- Nykyinen valtion keskushallinnon rakennuskantaan kohdistuva 3 % korjausmäärää vastaava säästötavoite muuttuu koko julkisen sektorin rakennuskantaa koskevaksi 3 % peruskorjausvelvoitteeksi
- Peruskorjauksen vaatimustasoksi tulee uudisrakentamisen ns. lähes nollaenergiataso

Kaukolämmitys- ja jäähdytysjärjestelmien kriteerit

- Velvoite lisätä uusiutuvan energian osuutta ja velvoite hyödyntää hukkalämpöä
- Fossiilisen polttoaineen käyttö ei saa lisääntyä, pl. Maakaasu

Energiatehokkuus ensin periaate

Energiaköyhyys

Vaikutukset Suomelle



- Energian loppukäyttö Suomessa tasolla ~255 TWh vuonna 2030
- Lisääntyvää tiedonkeruuta, raportointia, seurantaa ja valvontaa

Taloudelliset:

- Komission ehdottamien tavoitteiden ja velvoitteiden vaatimustaso kiristyy niin paljon, että kokemus sen vaatimustason toimista, keinoista ja seuraamuksista puuttuu, ja taloudellisia vaikutuksia on osin mahdoton arvioida.
- Lisäksi hallinnollisen työn, raportoinnin, tiedonkeruun, seurannan ja todentamisen määrä kasvaa merkittävästi ja aiheuttaa merkittävän taloudellisten resurssien ja työvoiman lisäämistarpeen.
- Julkisen sektorin rakennusten peruskorjauksen kustannukset valtiolle 200 milj. euroa / vuosi ja kuntasektorille 3,6 mrd. euroa /vuosi.

Vaikutukset lainsäädäntöön:

- Energiatehokkuuslaki (1429/2014), mahdollisia vaikutuksia muualla lainsäädännössä ei ole vielä kattavasti pystytty arvioimaan



Valtioneuvoston keskeiset kannat - Energiatehokkuustavoitteet



- Valtioneuvosto voi hyväksyä **EU-tason energian kulutuksen kiristämisen** siltä osin, kun se todellisesti vie Euroopan unionia kohti vähintään 55 prosentin ilmastotavoitteita. Valtioneuvosto katsoo, että energian kokonaiskulutus- ja loppukäyttötavoite ei saa vaarantaa hiilineutraalisuustavoitetta.
- Energiansäästövelvoitteen osalta valtioneuvosto ei pidä esitettyä **energiatehokkuusvelvoitteen tavoitetason korotusta 0,8 % → 1,5 %** perusteltuna tai realistisena tilanteessa, jossa vain osa jäsenvaltioista saavutti velvoitekauden 2014-2020 tavoitteen. Säästöjen hyväksymiskriteereiden ja todentamisvelvoitteiden kiristämiset on otettava huomioon tavoitteen asettelussa.

Valtioneuvoston keskeiset kannat - Energiatehokkuustavoitteet



- Komission tavoin valtioneuvosto haluaa edistää julkisen sektorin energiatehokkuutta. Valtioneuvosto pitää **julkisen sektorin vuotuista sitovaa 1,7 prosentin energian loppukäytön** vähentämisvaatimusta ongelmallisena lisääntyvien kustannusten ja hallinnollisen rasitteen vuoksi.
- Valtioneuvosto ei pidä tarkoituksenmukaisena **kaavamaista julkisen sektorin rakennuskantaan kohdistuvaa 3 % peruskorjausvelvoitetta**, jossa korjauksen tasovaatimukseksi asetetaan uudisrakentamisen lähes nollaenergiataso. Julkisen sektorin tulee voida kohdistaa käytössään olevat taloudelliset resurssinsa mahdollisimman vaikuttavaan päästöjen vähentämiseen ja hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseen kaikin käytettävissä olevin keinoin. Huomioon on myös otettava kansalliset erityispiirteet olemassa olevien rakennusten energiatehokkuuden vähimmäisvaatimuksia koskien

Valtioneuvoston keskeiset kannat



- Valtioneuvosto suhtautuu **myönteisesti energiatehokkuus ensin – periaatteeseen** ja sen huomioon ottamiseen. Käyttöönotto ei saa tarkoittaa sitä, että luovutaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä keskeisenä pyrkimyksenä. Valtioneuvosto suhtautuu varauksella periaatteen käyttöönottoon liittyviin valvonta, seuranta- ja raportointivaatimukseen. Velvoite periaatteen käyttöönotosta ei saa johtaa kustannustehottomiin tai päästöjen vähentämistavoitteen kannalta epätarkoituksenmukaisiin ratkaisuihin.
- Uusiutuvan energian ja päästökauppadirektiivien lämmitykselle asettamien velvoitteiden ja vähimmäiskriteerien lisäksi, ei **järjestelmäkohtaisia vähimmäiskriteerejä kaukolämmölle tai kaukojäähdytykselle** ole tarpeen tässä säätää. Jäsenvaltioille on jätävä tilaa toteuttaa kustannustehokkaat toimenpiteet ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Lausunto

VATT/385/07.01/2021

20.10.2021

Eduskunta/Suuri valiokunta: Kuuleminen 22.10.2021, kirjallinen lausunto

Asia: U 48/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi

suv@eduskunta.fi

Yhteenveto

Komissio ehdottaa merkittäviä muutoksia energiankulutuksen tavoitetasoon sekä kiristyksiä energiatehokkuustavoitteisiin. Ehdotus sisältää myös huomattavia lisäyksiä julkisen sektorin velvoitteisiin korjausrakentamiseen, valvontaan ja raportointiin liittyen. Direktiivin uudistus poistaisi joiltain osin joustojen mahdollisuuksia sektorikohtaisten tavoitteiden saavuttamisessa.

- Päästöjen vähentäminen on ensisijainen tavoite ja päästöjen hinnoittelu on kustannustehokas tapa saavuttaa päästövähennykset. Päästökauppa nostaa fossiilisen energian hintaa ja luo kannustimet siirtymään kohti uusiutuvia ja vähähiilisiä energianlähteitä. On kyseenalaista, tarvitaanko tämän lisäksi sitovia velvoitteita energiankulutuksen tasoon tai energian lähteisiin liittyen.
- Sitovat määrätavoitteet ovat ristiriidassa kustannustehokkuuden kanssa, mikäli energiansäästötavoitteen saavuttamisen nimissä jää toteuttamatta edullisempia päästöjä vähentäviä hankkeita, jotka eivät välttämättä vähentäisi kokonaisenergian kulutusta.
- Sitovat määrätavoitteet voivat olla haastavia hiilineutraalisuustavoitteen kannalta, mikäli hiilineutraalisuuteen pyritään esimerkiksi siirtämällä energiankulutusta polttoaineista sähkön suuntaan. Näissä muutoksissa kasvihuonekaasupäästöt pienenevät, vaikka energiankulutus ei välttämättä muutu.
- Kaukolämpö ja -jäähdytys on päästökaupan alainen toimiala, joten päästökaupan kautta tuleva hintasignaali ohjaa tuotantoa pois fossiilisista polttoaineista. On kyseenalaista, onko energiatehokkuusdirektiivin sisältämä päällekkäinen ohjaus tarpeellista päästövähennysten tai kustannustehokkuuden kannalta.
- Riippumaton neuvonta sekä energiatehokkuusinvestointien tukeminen esimerkiksi lainojen kautta voi vauhdittaa investointeja asuntokannassa. Tukien kohdistaminen energiaköyhyydestä kärsiville kotitalouksille on perustelua. On kuitenkin huomattava, että energiaköyhyydelle ei ole olemassa yhtenäistä määritelmää ja että energiaköyhien kotitalouksien tunnistaminen voi olla haastavaa, mikä vaikeuttaa avustusten oikeaa kohdistamista.

Valtioneuvoston kanta on myönteinen yleiselle energiatehokkuuden korostamiselle sekä sen huomioimiselle, että energiatehokkuuden tavoittelun kustannukset kohdistuvat epätasaisesti kotitalouksien kesken. Valtioneuvosto suhtautuu varauksella ehdotuksen sisältämiin merkittäviin määrällisiin kiristyksiin energiankulutuksen tasossa sekä julkisen sektorin velvoitteissa. Valtioneuvoston näkemys on perusteltu.

Yksityiskohtaisempi tarkastelu

VALTION TALOUDELLINEN TUTKIMUSKESKUS VATT
VATT INSTITUTE FOR ECONOMIC RESEARCH
PL/PO BOX 1279 (Arkadiankatu 7), FI-00101 Helsinki, FINLAND
PUH./TEL. +358 295 519 400 www.vatt.fi

Energiatehokkuustavoitteet

Ehdotus, tiivistelmä: Komission ehdotuksessa kiristetään EU-tason energian loppukäytön ja primäärienergian kulutuksen tavoitetta, ja tavoitteesta tehdään sitova. Kiristys on yhdeksän prosenttiyksikön lisäys siihen tasoon, johon on arvoitu päästävän tämän hetken toimin vuoteen 2030 mennessä. Suomen kannalta jyvitysehdotus olisi alustavan laskelman mukaan noin 255 TWh energian loppukäytön osalta, mikä vastaa noin vuoden 1995 energian loppukäytön tasoa. Ehdotukseen sisältyy myös raportointivelvoite sektorikohtaiselle kulutukselle seuraavilla sektoreilla: asuminen, palvelut, teollisuus, kuljetus, ICT.

Vuotuiselle energiansäästövelvoitteelle esitetään korotettua tasoa vuodesta 2024 alkaen. Vuosittaisen energiansäästön tulisi olla 1.5 %, energiamääränä 4.5 TWh. Taso on noin kaksinkertainen tällä hetkellä voimassa olevan velvoitteeseen verrattuna.

Julkiselle sektorille asetetaan ehdotuksessa oma energiatehokkuusvaatimus, jonka mukaan julkisen sektorin energian loppukäytön tulisi vähentyä 1.7 % vuosittain. Vaatimus koskee koko julkista sektoria, mutta jäsenmaa voi päättää rajatumminkin ne julkisyhteisöt, joiden toimin vähennys saavutetaan. Toimijat on nimettävä, ja jokaiselle toimijalle määriteltävä vähenemän määrä ja sovellettavat toimet.

VATT lausuu: Ilmastotavoitteiden näkökulmasta energian kulutusta ei tarvitse vähentää, jos energia on tuotettu päästöttömästi. Sitovat määrälliset tavoitteet voivat olla haastavia hiilineutraalisuustavoitteen kannalta, mikäli hiilineutraalisuuteen pyritään esimerkiksi siirtämällä energiankulutusta polttoaineista sähkön suuntaan. Näissä muutoksissa kasvihuonekaasupäästöt pienenevät, vaikka energiankulutus ei välttämättä muutu. Sitovat määrätavoitteet ovat ristiriidassa kustannustehokkuuden kanssa, mikäli energiansäästötavoitteen saavuttamisen nimissä jää toteuttamatta edullisempia päästöjä vähentäviä hankkeita, jotka eivät kuitenkaan välttämättä vähentäisi kokonaisenergian kulutusta. Valtioneuvoston kanta hiilineutraalisuustavoitteen nostamisesta etusijalle on perusteltu.

Julkisten rakennusten kolmen prosentin korjausvelvoite

Ehdotus, tiivistelmä: Komission ehdotuksessa laajennetaan vuotuinen 3 % korjausvelvoite koskemaan koko julkisen sektorin omistamaa rakennuskantaa. Peruskorjauksen vaatimustasoksi ehdotetaan uudisrakennusten ns. lähes nollaenergiarakennus-tasoa, ilman vaihtoehtoisia toteutustapoja. Myös esimerkiksi suojellut rakennukset olisivat vaatimuksen piirissä. Toimeenpano edellyttäisi julkisesti saatavilla olevan inventaarion laatimista kaikista korjausvelvoitteen alaisista rakennuksista.

VATT lausuu: Sitova määrällinen korjausvelvoite sekä ehdottomaksi asetettu korjausten taso ovat ristiriidassa ilmastotoimien kustannustehokkuuden kanssa. Vanhan rakennuskannan korjaaminen uudisrakennuksen tasolle voi viedä julkisia resursseja pois toimilta, joilla saavutettaisiin suurempia päästövähennyksiä. Rakennusten energiankulutuksen päästöt riippuvat energiantuotannon päästöistä. Mikäli lämmitysenergia tuotetaan hyvin vähäpäästöisesti tai jopa päästöttömästi, rakennusten energiankulutuksen vähentäminen ei merkittävästi vähennä hiilidioksidipäästöjä.

Lämmitys- ja jäähdytysjärjestelmät

Ehdotus, tiivistelmä: Ehdotuksessa asetetaan määritelmä tehokkaalle kaukolämmitys- tai kaukojäähdytysjärjestelmälle. Määritelmä perustuu uusiutuvan energian, hukkalämmön sekä yhteistuotannon osuuksille lämmön tai jäähdytyksen tuotannossa, ja osuudet muuttuvat vaihteittain tiukemmiksi kohti vuotta 2050. Uuden tai merkittävästi uudistetun kaukolämpö- tai kaukojäähdytysjärjestelmän tulee täyttää tehokkaan järjestelmän kriteerit. Kokonaistuotannoltaan yli 5 MW:n järjestelmien, jotka eivät täytä kriteereitä, tulee viiden vuoden välein antaa viranomaisille hyväksyttäväksi suunnitelma siitä, miten kriteerit täytetään. Lisäksi ehdotuksessa laajennetaan ja

muutetaan nykyistä laitoskohtaista velvoitetta tehdä kustannushyötyanalyysi energiatehokkuuden lisäämisen kannattavuuden arvioimiseksi.

VATT lausuu: Ehdotuksen määritelmä tehokkaalle järjestelmälle perustuu eri energialähteiden osuuksille tuotannossa. Sitovat raja-arvot voivat vääristää yritysten käyttäytymistä ja heikentää päästövähennystoimien kustannustehokkuutta lämmön ja jäähdytyksen tuotannossa. Esimerkiksi vaatimus täyttää tehokkaan järjestelmän kriteerit voi edellyttää yrityksiltä investointeja, jotka estävät muita, mahdollisesti suurempia päästövähennyksiä tuottavia investointeja. Toisaalta sitovat raja-arvot voivat vaikuttaa niin, että yritykset tyytyvät täyttämään vaaditut minimikriteerit, eikä mahdollisesti pidemmälle meneviä toimenpiteitä toteuteta. Kaukolämpö ja -jäähdytys on päästökaupan alainen toimiala, joten päästökaupan kautta tuleva hintasignaali ohjaa tuotantoa pois fossiilisista polttoaineista. On kyseenalaista, onko päällekkäinen ohjaus tarpeellista päästövähennysten tai kustannustehokkuuden kannalta.

Energiatehokkuus ensin-periaate

Ehdotus, tiivistelmä: Ehdotuksen mukaan energiatehokkuus ensin-periaate on huomioitava suunnittelussa, toimintatavassa ja merkittävissä investoinneissa energia-alalla. Lisäksi periaate on huomioitava muilla sektoreilla, kun toiminnalla on vaikutusta energiankäyttöön tai energiatehokkuuteen. Merkittävän investoinnin rajaksi on asetettu 50 miljoonaa euroa, tai 75 miljoonaa jos kyse on liikenneinfrastruktuurin hankkeista. Periaatteen käyttöönotto on todennettava ja siitä on raportoitava komissiolle osana kansallista energia- ja ilmastosuunnitelmaa.

VATT lausuu: Energiatehokkuus on määritelmällisesti tavoitellun lopputuloksen saavuttamista mahdollisimman pienin energiapanoksien. Mikäli energian hinta sisältää hiilidioksidipäästöjen aiheuttaman haitan, yksityisissä investoinneissa energian hinta ohjaa energiankulutuksen tehokkaalle tasolle. Ensijainen tavoite on vähentää päästöjä, ja päästöjen hinnoittelu on kustannustehokas tapa saavuttaa päästövähennykset.

Haavoittuvassa asemassa olevat asiakkaat ja energiaköyhyys

Ehdotus, tiivistelmä: Ehdotus sisältää veloitteen kohdistaa energiatehokkuuden, kuluttajansuojan parantamisen ja informaatio-ohjauksen toimenpiteitä haavoittuvassa asemassa oleviin kotitalouksiin, energiaköyhyydestä kärsiviin sekä mahdollisesti tuetun asumisen piiriin kuuluviin. Lisäksi veloitetaan toteuttamaan toimenpiteitä, jotka lieventävät muiden ilmastopolitiikan toimien vaikutuksia energiaköyhiin. Lisäksi veloitetaan käyttämään kaikkia rahoitusvälineitä, jotta energiatehokkuustoimista ei aiheudu haittavaikutuksia näille kohderyhmille.

VATT lausuu: Ilmastotavoitteiden saavuttamisen kustannukset eivät jakaudu tasaisesti kotitalouksien kesken, ja oikeudenmukaisuuden sekä politiikkatoimien hyväksyttävyyden kannalta on tärkeää, että heikoimmassa asemassa oleviin kotitalouksiin ei kohdistu kohtuutonta kustannusrasitusta. On kuitenkin huomattava, että energiaköyhyydelle ei ole olemassa yhtenäistä määritelmää ja tilanteen taso on hyvin erilainen eri jäsenmaissa. Lisäksi mahdollisesta energiaköyhyydestä kärsivien kotitalouksien tunnistaminen voi olla haastavaa, mikä vaikeuttaa avustavien toimenpiteiden kohdistumista oikeille kotitalouksille.

Energiatehokkuuden kansallinen rahasto, rahoitus ja tekninen apu sekä tietämyksen lisääminen

Ehdotus, tiivistelmä: Ehdotuksessa veloitetaan erityisesti kotitalouksille ja muille pienille energiankäyttäjille asiointipisteiden luominen. Yhden luukun periaatteen mukaan asiointipisteiden tulisi auttaa teknisessä ja taloudellisessa neuvonnassa, rakennusten energiakorjauksissa sekä uusiutuvan energian käyttöönotossa. Lisäksi tulee tunnistaa ja poistaa kannustinloukut, jotka liittyvät vuokralaisten ja omistajien välillä oleviin ristiriitaisiin kannustimiin toteuttaa energiatehokkuustoimenpiteitä.

Ehdotuksen mukaan jäsenmaiden tulee helpottaa rahoituslaitosten perustamista tai olemassa olevien käyttöä erityisesti energiatuen, rahoitusinstrumenttien ja teknisen avun yhdistämiseksi. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että erilaisia lainainstrumentteja, kuten vihreitä lainoja, vakuudellisia ja vakuudettomia, tarjotaan laajasti ja syrjimättömästi sekä edistettävä energialaskuun ja verotukseen liittyvien rahoitusinstrumenttien käyttöönottoa.

VATT lausuu: On perusteltua olettaa, että taloudellisesti kannattavia energiatehokkuustoimenpiteitä jää toteuttamatta etenkin kotitalouksissa, joissa tiedon tai rahoituksen puute voi estää investointeja omaan asuntoon. Asunto-osakeyhtiöissä päätösvalta hajaantuu usean omistajan kesken, jolloin selkeän tiedon ja viestinnän merkitys korostuu entisestään. On mahdollista, että energiatehokkuusinvestoinnit asuntokannassa kasvavat, mikäli riippumatonta neuvontaa lisättäisiin ja kohdennettaisiin oikein. Rahoituksen puute voi olla este investoinneille, jotka vaativat suuren alkupääoman, esimerkiksi maalämpöön siirtyminen. Tällaisia investointeja voitaisiin suorien tukien sijaan vauhdittaa esimerkiksi julkisen rahoituslaitoksen tarjoamilla matalakorkoisilla, vakuudettomilla lainoilla.

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT

Mikael Collan
ylijohtaja

Anna Sahari
erikoistutkija

Lausunto

VATT/385/07.01/2021

21.10.2021

Eduskunta/Suuri valiokunta: Kuuleminen 22.10.2021, kirjallinen lausunto**Asia: U 56/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu energiaverodirektiivi)**

suv@eduskunta.fi

Yhteenveto

Energiaverotusta koskevassa direktiiviehdotuksessa komissio ehdottaa muun muassa, että energiaverotus perustuisi jatkossa energiatuotteiden energiasisältöön siten, että samaan tarkoitukseen käytettävillä tuotteilla olisi yhdenmukainen verokohtelu. Tuotteille asetettaisiin kuitenkin neljä eri veroluokkaa niiden ympäristöominaisuuksien perusteella. Lisäksi veropohjaa laajennettaisiin nykyisen direktiivin soveltamisalan ulkopuolisiin, mutta nykyisin verotettavien liikenne- ja lämmityspolttoaineiden sekä sähkön kanssa kilpaileviin tuotteisiin, vähimmäisverotasoja tarkistettaisiin vuosittain, erilaisia verovapauksia ja poikkeuksia karsittaisiin ja verokantoja yhtenäistettäisiin. Uudistuksilla pyritään edistämään siirtymistä fossiilisista polttoaineista puhtaampaan energiaan ja parantamaan sisämarkkinoiden toimintaa.

Valtioneuvosto on kannassaan myönteinen energiatuotteiden yhdenmukaiselle verotukselle yhtäältä niiden energiasisällön ja ympäristöominaisuuksien perusteella ja toisaalta eri jäsenmaiden kesken. Valtioneuvosto kuitenkin katsoo, että energiaverotuksen kokonaisuutta tulee arvioida ilmastovaikutusten ohella kilpailukyvyn, verotuottojen kertymisen ja huoltovarmuuden näkökulmasta, minkä lisäksi direktiiviehdotusta ja sen vaikutuksia tulee arvioida yhdessä muiden 55-valmiuspakettiin kuuluvien ehdotusten kanssa.

Energiaverotuksen rakenne

Energiaverotuksen perustuminen tuotteiden energiasisältöön mahdollistaisi energiatuotteiden paremman vertailun ja poistaisi joidenkin energiatuotteiden epäedullisen verokohtelun. Veropohjaa on tarkoitus myös laajentaa, jolloin verotus kattaisi myös esimerkiksi vedyn, turpeen ja useat biomassaan perustuvat kiinteät polttoaineet kuten polttopuun ja puuhiilen.

VATT lausuu: Valtioneuvoston kannan mukaisesti siirtymistä tuotteiden energiasisältöön perustuvaan verotukseen voidaan pitää kannatettavana. Veropohjan laajeneminen puolestaan tarkoittaisi Suomen kannalta muun muassa turpeen verotuksen yhtenäistämistä vastaavien fossiilisten polttoaineiden kanssa sekä energiaverotuksen laajentamista biomassaan perustuvien kiinteiden polttoaineiden verotukseen. Tällöin on huolehdittava, että verokantojen

yhdenmukaistaminen ei johda fossiilisten polttoaineiden verotuksen kohdalla ilmastonäkökulmasta liian mataliin verokantoihin. Vedyn osalta on lisäksi huomioitava vedyn alkuperä. Tuuli- ja aurinkovoiman lisääntyessä voimakkaasti sähkön tuotannossa, tulee tarve tasapainottaa sähkön tuotantoa ja kulutusta paljon nykyistä voimakkaammin. Yksi mahdollisuus on vedyn tuottaminen tuuli- tai aurinkosähköstä silloin, kun säästä riippuvan sähkön tuotanto on kulutusta suurempaa. Energiaverotuksella ei tulisi heikentää sähköjärjestelmää tasapainottavan vetytalouden kilpailuedellytyksiä.

Veroluokat tuotteiden ympäristöominaisuuksien perusteella

Tärkein kasvihuonekaasupäästöjä ohjaava instrumentti Euroopassa on päästökauppa. Mikäli päästökauppa ulotetaan komission ehdotuksen mukaisesti myös rakennusten lämmitykseen ja liikenteeseen, on arvioitava, kuinka suuri osa energiatuotteiden käytöstä tulevista päästöistä on tämän jälkeen enää päästökauppajärjestelmän ulkopuolella ja missä määrin energiaverotusta on tarvetta kohdentaa päästöjen hinnoitteluun. Suomessa lämmitys- ja liikennepolttoaineille on energiaverojen yhteydessä asetettu suhteellisen korkeat hiilidioksidiverojen tasot, joissa on otettu huomioon myös energiatuotteiden elinkaaripäästöt. Jatkossa veronalaiset energiatuotteet ja sähkö luokiteltaisiin neljään eri veroluokkaan niiden ympäristöominaisuuksien perusteella. Direktiiviehdotuksessa jää jossain määrin epäselväksi, perustuvatko ehdotetut vähimmäisverotasot johonkin tiettyyn hiilidioksiditonniin arvoon. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin verotuksessaan ylittää asetetut vähimmäisverotasot, kunhan verokohtelu luokkien sisällä on yhdenmukaista. Komission ehdottamat vähimmäisverotasot ovat lähtökohtaisesti Suomessa jo nyt käytössä olevia verotasoja alemmalla.

VATT lausuu: Kuten valtioneuvosto kannassaan toteaa, olisi hyvä selvittää, onko jäsenvaltioille jatkossa mahdollisuus verottaa polttoaineiden hiilidioksidipäästöjä yksilöllisesti ja tuotekohtaisesti ehdotettuja vähimmäisverotasoja kireämmin. Tämä olisi perusteltua esimerkiksi yhdenmukaisen päästöhinnoittelun kannalta siltä osin, kun energiatuotteiden käytöstä tulevat päästöt eivät ole päästökaupan piirissä.

Yhdenmukainen verokohtelu

Suomen kannalta tuotteiden yhdenmukainen verokohtelu tarkoittaisi esimerkiksi sitä, että liikennepolttoaineiden verotuksessa dieselöljyä ei voisi jatkossa verottaa alennetun verokannan mukaisesti suhteessa bensiiniin. Direktiiviehdotuksen mukaisesti Suomen tulisi lisäksi luopua sähköveron porrastamisesta kahteen veroluokkaan kotitalouksien ja elinkeinoelämän suhteen. Vaikka komission ehdotuksessa pyritäänkin karsimaan veronalennuksia ja verovapautuksia, niin esimerkiksi energiantensiiviselle teollisuudelle voisi edelleen kohdentaa verohelpotuksia. Silloinkin on kuitenkin noudatettava verotuksen vähimmäistasoja.

Optimaalisen verotuksen teorian¹ mukaan välipanoksia ei pitäisi lähtökohtaisesti verottaa lainkaan, koska se vääristää yritysten välisiä transaktioita ja aiheuttaa tehokkuustappioita. Dieselin verotuki on Suomessa pyritty suuntaamaan pääasiassa dieseliä välipanoksena käyttäville yrityksille

¹ Optimaalisen verotuksen teoriasta, katso: Diamond, P.A. ja Mirrlees, J.A., 1971. Optimal taxation and public production I: Production efficiency. The American Economic Review 61(1), 8-27.

dieselajoneuvoilta vuosittain perittävän käyttövoimaveron avulla. Veroteorian mukaan bensiiniä ja dieseliä on toki kumpaakin perusteltua verottaa siten, että vero vastaa polttamisesta syntyvien hiilidioksidipäästöjen aiheuttamaa haittaa. Nykyisellä verotasaolla myös dieselpolttoaineen hiilidioksidivero ylittää hiilidioksidipäästöjen arvioidut yhteiskunnalliset kustannukset. Polttoaineveroilla ei Suomessa pyritäkään pelkästään korjaamaan ulkoisvaikutuksia, vaan niillä on myös fiskaalinen merkitys. Kun veroteorian mukaan fiskaalisessa mielessä voi olla perusteltua periä polttoainetta välituotteena käyttäviltä yrityksiltä alempaa polttoaineveroa kuin kotitalouksilta ja dieselinkin vero ottaa jo huomioon dieselin hiilidioksidipäästöjen tuottaman haitan, ei sinänsä ole ilmastopäästöjen ulkoisvaikutuksiin perustuvia syitä luopua dieselin verotuesta.

Sähkön tuotanto kuuluu kokonaisuudessaan jo päästökauppaan, eikä sähkön verotuksella ole siten tarvetta ohjata sähköntuotannon päästöjä. Myös sähkön verotuksella on fiskaalinen merkitys. Jos lähtökohdaksi otetaan veroteoria, yritysten välipanoksena käyttämää sähköä ei pitäisi verottaa lainkaan, mikäli sähkön tuotannon negatiiviset ulkoisvaikutukset on jo huomioitu. Veroteorian mukaan on siis perusteltua, että kotitalouksien sähkövero on korkeampi kuin yritysten sähkövero. Sähköveron fiskaalinen merkitys saattaa jatkossa tulla tärkeämmäksi, kun esimerkiksi liikenteen sähköistyminen vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä liikenteessä ja siten samalla alentaa merkittävästi valtion verotuottoja.

VATT lausuu: Energiatuotteiden yhdenmukainen verokohtelu on osittain ristiriidassa optimaalisen verotuksen teorian suositusten kanssa. Siltä osin kuin dieselöljyn ja sähköntuotannon päästöjen tuottamat ulkoisvaikutukset on jo huomioitu, eri energiatuotteiden verojen fiskaalisen komponentin yhdenmukaistaminen saattaa vääristää yritysten välisiä transaktioita ja aiheuttaa tehokkuustappioita. Lisäksi jos esimerkiksi dieselöljyn alennetun verokannan poistamisen seurauksena bensiinin verotusta joudutaan alentamaan tai sähkön veroluokkien porrastamisesta luopumisen seurauksena teollisuuden sähkön verotusta joudutaan kiristämään, muutokset voivat hidastaa liikenteen ja teollisuuden sähköistymiskehitystä.

On myös huomioitava, että pelkästään energiantensiivisen yritystoiminnan energiaverokantojen alentaminen voi vääristää markkinakilpailua. Jos energiantensiiviseksi luokiteltu yritys saa muita yrityksiä suotuisamman verokohtelun, yrityksen kilpailuasema markkinoilla paranee. Energiaintensiivisen yritystoiminnan määrittely on tulkinnanvaraista ja yritykset kilpailevat asiakkaita yli toimialarajojen. Lisäksi eri toimialoilla toimivat yritykset hankkivat panoksia samoilta tuotannontekijämarkkinoilta ja siis kilpailevat keskenään myös tätä kautta.

Lento- ja meriliikenteen polttoaineet

Ehdotuksen mukaan EU:n sisäisen kaupallisen lentoliikenteen polttoaineiden nykyisin jäsenvaltioita velvoittavasta verovapaudesta luovuttaisiin lukuun ottamatta rahtiliikenteessä käytettäviä lentopolttoaineita. EU:n sisäisessä kaupallisessa vesiliikenteessä käytettävät polttoaineet tulisivat myös veron piiriin.

Valtioneuvosto näkee, että ehdotus, jonka mukaan lento- ja meriliikenteen polttoaineiden verotus riippuisi käytettävän polttoaineen laadun ohella kyseisen liikenteen tai matkan luonteesta, on verotuksen ja sen valvonnan toteuttamiskelpoisuuden kannalta vaikea. Kaikkea kaupallista lentoliikennettä tulisi valtioneuvoston näkemyksen mukaan siksi kohdella keskenään yhdenmukaisesti.

Laivoilla tuotettava sähkö olisi ehdotuksen mukaan vapautettava verosta. Lisäksi jäsenvaltiot voisivat vapauttaa verosta kokonaan tai osittain sähkön, jonka sen satamassa oleva laiva ottaa käyttöönsä. Säännös on uusi ja sen tarkoituksena on edistää maasähkön käyttöä sen sijaan, että laiva tuottaisi tarvittavan energian moottoreistaan satamassa oloaikana. Vastaava koskisi lentokoneiden käyttämää sähköä. Valtioneuvoston suhtautuu myönteisesti vesialusten ja lentokoneiden käyttämän maasähkön edistämiseen.

VATT lausuu: Lento- ja vesiliikenteen verovapaus tarkoittaa, ettei niiden käyttämien polttoaineiden aiheuttamia ulkoisvaikutuksia hinnoitella verotuksessa. Päästöt voidaan toisaalta hinnoitella myös päästökaupan avulla. Mikäli päästöjä ei tulla hinnoittelemaan täysimääräisesti päästökaupan kautta, verovapauden poisto on perusteltua päästöohjauksen näkökulmasta. Päästöohjauksen näkökulmasta ei myöskään ole syytä erotella kaupallisen lento- ja meriliikenteen verotusta liikenteen tai matkan luonteen perusteella.

Päästöjen ohjauksen näkökulmasta voisi olla ongelmallista vapauttaa laivoilla tuotettava sähkö verosta, jos samalla perittäisiin edelleen osittaista veroa maasähköstä. Maasähkön edistämisen näkökulmasta olisi huolehdittava siitä, että verotuksen kokonaisuus kannustaa maasähkön käyttöön.

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT

Mikael Collan
ylijohtaja

Marita Laukkanen
tutkimusohjaaja

Kimmo Ollikka
erikoistutkija



VALTIOVARAINMINISTERIÖ
FINANSMINISTERIET

Komission ehdotukset energiaverodirektiivin uudistamisesta (EVD) ja hiilirajamekanismista (CBAM)

Lainsäädäntöneuvos Leo Parkkonen ja erityisasiantuntija Ilari Valjus

13.10.2021

Esitys eduskunnan suurelle valiokunnalle

Ehdotus energiaverodirektiivin (EVD) uudistamisesta

Ehdotuksen keskeinen sisältö

- Määräperusteisesta vähimmäisverosta siirryttäisiin tuotteen energiasisältöön perustuvaan veroon – esitykseen ei sisälly kuitenkaan hiilidioksidiveroa.
- Veropohja laajenisi vetyyn, turpeeseen ja kiinteään biomassaan, – esimerkiksi biopolttonesteet ja biokaasu jo nykyisen EVD:n mukaan veronalaisia tuotteita.
- Verotaso määräytyisi tuotteen käyttötarkoituksen ja ympäristöominaisuuksien perusteella. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi kansallisessa verotuksessaan noudatettava tätä järjestystä.
- Kokonaisuutena vähimmäisverotasoja korotettaisiin lievästi ja niitä tarkistettaisiin vuosittain EU-tasoisien kuluttajahintaindeksin perusteella verojen reaalitasojen säilyttämiseksi.
- Poikkeuksia karsittaisiin. Yritys- ja yksityiskäytön ei voisi tehdä eroa. Mahdollisuus ammattidieseliin poistettaisiin. Energiaintensiiviselle teollisuudelle ja maataloudelle voitaisiin edelleen myöntää veronalennuksia vähimmäistason yläpuolella.
- EU:n sisäisen kaupallisen lentoliikenteen ja vesiliikenteen polttoaineiden verottomuudesta luovuttaisiin. Lentoliikenteelle tulisi 10 vuoden siirtymäaika ja lentorahtiliikenne säilyisi verottomana. EU:n ulkopuolisessa lento- ja vesiliikenteessä polttoaineet säilyisivät verottomina.

Ehdotuksen vaikutuksista

- Vaikutukset kohdistuvat ensisijaisesti niihin jäsenvaltioihin, joissa verotasot alle ehdotetun minimin ja joiden veropohjaan ja veron rakenteeseen tulisi suuria muutoksia.
- Suomessa lainsäädäntöön olisi tehtävä muutoksia esimerkiksi veropohjan laajenemisesta, veron rakenteen muuttumisen sekä lento- ja meriliikenteen polttoaineiden verottamisesta johtuen.
- Ehdotuksen taloudelliset vaikutukset Suomelle tulisivat veropohjan laajenemisesta, verotuksen yhtenäistämisestä, lento- ja meriliikenteen verotuksesta - vähimmäisverokantojen muutoksien vaikutus olisi vähäinen.
- Vaikutuksia arvioitava yhdessä muiden 55-valmiuspaketin ehdotusten kanssa kuten lento- ja meriliikenteen biopolttoaineet sekä päästökaupan laajentaminen lämmitykseen, liikenteeseen ja merenkulkuun sekä sen tehostaminen lentoliikenteessä.
- Suomen edistyksellisestä verorakenteesta (polttoaineen energiasisältö ja elinkaaren aikainen hiilidioksidipäästö) johtuen ympäristövaikutukset vähäisiä.
- Vaikutukset riippuvat keskeisesti siitä, millaisia verotasoja jäsenvaltio ottaa käyttöä vähimmäistason yläpuolella.

Valtioneuvoston keskeiset näkemykset

- Kokonaisarviointi tehdään yhdessä muiden 55-valmiuspaketin ehdotusten kanssa.
- Suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti energiatuotteiden ja sähkön verotukseen yhdenmukaisesti niiden energiasisällön ja ympäristöominaisuuksien perusteella.
- Pidetään lähtökohtaisesti hyvänä vähän tukia käyttävän korkean verotuksen maan kannalta, että erilaisia veropoikkeuksia ja vapautuksia poistetaan yhdenmukaisemman verotuksen ja paremman päästöohjaavuuden saavuttamiseksi. Toisaalta verokantojen yhtenäistämiseen voi kuitenkin liittyä riskejä verotuottojen ja ympäristöohjauksen vähentymisestä ja kilpailukyvyn kannalta.
- Veropohjan laajentamiseen liittyy jatkoselvitystä vaativia seikkoja.
- Kannatetaan vähimmäisverotasojen nostoa ja indeksointia.
- Lentoliikenteen ja merenkulun polttoaineiden verottamiselle voi olla perusteita ympäristön ja liikennemuotojen neutraalin kohtelun kannalta. Kuljetusintensiivisen reunavaltion kannalta verotukseen liittyy riskejä ja vaikutuksia tulee arvioida 55-valmiuspaketin muiden ehdotusten kannalta sekä muut maailmanlaajuiset toimet huomioiden ja niihin kannustaen.
- Kannat täydentyvät ehdotuksen yksityiskohtaisemman käsittelyn edetessä.

Ehdotus hiilirajamekanismista (CBAM)

Ehdotuksen keskeiset kohdat

- Hiilirajamekanismi olisi uudenlainen EU-ilmastopolitiikan instrumentti.
- Sen tavoitteena on tehostaa hiilivuodon ehkäisyä, edistää ilmastotoimien vahvistumista kolmansissa valtioissa ja täydentää ja vahvistaa EU-päästökaupan ohjausvaikutusta.
- Mekanismi astuisi voimaan 2023 ja otettaisiin käyttöön kaksivaiheisesti.
 - Vuosina 2023-2025 olisi vain raportointivelvoite. Maksuja alettaisiin kerätä vuodesta 2026 alkaen.
 - Mekanismi korvaisi päästöoikeuksien ilmaisjaon hiilivuodon ehkäisykeinona asteittain 10 vuoden siirtymäkauden aikana (2026-2035) siinä mittakaavassa, jossa mekanismi otetaan käyttöön.
 - Mekanismi piirissä olevat tuoteryhmät/sektorit: alumiini, lannoitteet, sementti, rauta ja teräs ja sähkö.
- Mekanismin on myös tarkoitus toimia uutena EU:n omana varana, johon kertyvien tulojen käytöstä ja hallinnoinnista komissio antaa erillisen ehdotuksen syksyllä 2021.
- Mekanismin on tarkoitus olla täysin yhteensopiva Maailman kauppajärjestö WTO:n sääntöjen ja muiden EU:n kansainvälisten sitoumusten kanssa.

Ehdotuksen vaikutuksista ja neuvostokäsittelyn tilanne

- Asetuksena ehdotettu sääntely olisi suoraan sovellettavaa, mutta ehdotukseen liittyvät kansallisille viranomaisille annettavat toimeenpano- ja valvontatehtävät edellyttäisivät muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.
- Ehdotuksen vaikutuksia Suomen talouteen on vaikeaa arvioida tässä vaiheessa.
 - Monista mekanismin käytännön toimeenpanoon ja toimintaan liittyvistä kysymyksistä ja yksityiskohdista ei ole tässä vaiheessa tietoa.
 - Lisäksi mekanismin aikaansaamat vaikutukset riippuvat keskeisesti toimeenpanossa onnistumisesta ja kolmansien valtioiden ja niiden toimijoiden reaktioista.
- Ehdotetun tuotekatteen perusteella mekanismi koskisi erityisesti Suomen tuontia Venäjältä.
- Ehdotuksen käsittely neuvoston CBAM-työryhmässä alkoi syyskuun 2021 alussa.
 - Toistaiseksi useimmilla jäsenvaltioista on voimassa yleinen tarkasteluvarauma ehdotukseen.

Valtioneuvoston keskeiset näkemykset

- Ehdotukseen muodostetaan tässä vaiheessa ensimmäisiä kantoja.
- Hiilirajamekanismille asetetut tavoitteet ovat erittäin tärkeitä.
- Mekanismin suunnittelussa tulee ottaa huomioon tasapuolisten kilpailuedellytysten edistäminen, yhdenmukaisuus WTO-sääntöjen kanssa sekä vakaan ja ennakoitavan investointiympäristön turvaaminen vähäpäästöisille investoinneille.
- Keskeinen edellytys hiilirajamekanismin käyttöönotolle on se, että se ehkäisee hiilivuotoa paremmin ja tuottaa enemmän muita hyötyjä kuin nykyiset hiilivuotoa ehkäisevät toimet.
 - Tämän arvioimiseksi mekanismin yksityiskohdista ja vaikutuksista tarvitaan lisäselvityksiä.
 - Myös ehdotettuja toimivaltasiirtoja komissiolle on tarpeen tarkastella tarkemmin.
- Kun mekanismi otetaan käyttöön, päästöoikeuksien ilmaisjaosta tulee luopua mekanismin mukaisten tuontituotteita vastaavan EU-valmistuksen osalta samalla tahdilla kuin mekanismi otetaan käyttöön.



VALTIOVARAINMINISTERIÖ
FINANSMINISTERIET



**Climate Leadership Coalitionin asiantuntijalausunto
valtioneuvoston perusmuistiosta (E 97/2021 vp) koskien komission
tiedonantoa - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta
totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta**

28.10.2021

Ehdotuksen tausta, sisältö ja tavoitteet

Euroopan komissio antoi 14 päivänä heinäkuuta 2021 niin kutsutun 55-valmiuspaketin (jäljempänä myös valmiuspaketti), jonka ehdotuksilla toimeenpannaan EU:n ilmastolailla asetetut velvoitteet vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %:lla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU tasolla vuoteen 2050 mennessä.

Valmiuspakettiin sisältyy yhteensä 12 lainsäädäntöehdotusta, joista kahdeksan on olemassa olevien säädösten muutoksia ja neljä uusia ehdotuksia. Lisäksi 55-valmiuspakettiin sisältyy komission tiedonanto: Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta (COM(2021) 550 final). Tiedonannossa komissio esittelee valmiuspaketin keskeiset elementit.

Suomen kanta

Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopöytäkirjaan. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55% ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

Valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia ristikkäisvaikutuksia, ja valtioneuvosto korostaa, että valmiuspaketin kunnianhimon ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että neuvottelut edistyvät ripeästi, jotta toimeenpanolle jää riittävästi aikaa. Samalla valtioneuvosto korostaa, että 55-valmiuspaketti myös ohjaa EU:n siirtymää kohti ilmastoneutraalia taloutta. Siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat.



Valtioneuvosto arvioi ehdotuksia kansallisen ja eurooppalaisen kokonaisedun näkökulmasta. Ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti arvioida päätösten vaikutuksia kansalaisten hyvinvointiin.

CLC:n kanta

CLC näkee että Euroopan komission 55-valmiuspaketti vahvistaa kannustimia vähähiilisiin investointeihin ja se vauhdittaa merkittävästi yhteiskuntien muutosta kohti vähähiilisyyttä. EU:n päästökaupan laajentaminen uusille sektoreille kaksinkertaistaa markkinapohjaisuuteen perustuvan järjestelmän kattavuuden.

Vuodesta 1990 lähtien EU:n vuotuiset kasvihuonekaasupäästöt ovat laskeneet noin 1 400 miljoonaa tonnia (2018). 55-valmiuspaketin tavoitteena on vähentää päästöjä edelleen noin 1 600 miljoonalla tonnilla ja kasvattaa hiilinieluja 42 miljoonalla tonnilla vuoteen 2030 mennessä.

Näkemyksemme mukaan EU:n päästökaupan laajentaminen kattamaan suuremman osan päästöistä takaa päästövähennemät ja mahdollistaa vaikuttavan päästöjen hinnoittelun. Päästökatto, 'cap', takaa päästövähennemät ja päästöoikeuksien vaihdettavuus, 'trade', sen että päästövähennykset tapahtuvat kustannustehokkaasti. Päästökaupan alaisten energiasektorin ja energiantensiivisen teollisuuden päästöt ovat laskeneet 42,8 prosenttia vuodesta 2005. Järjestelmän laajentaminen merenkulkuun, tieliikenteeseen ja rakennusten lämmitykseen nostaisi päästökaupan kattavuuden nykyisestä noin 38 prosentista liki 80 prosenttiin EU:n kokonaispäästöistä.

Valmiuspaketti kiristää päästökaupan vähennystavoitetta vuodelle 2030 nykyisestä 43 prosentista 61 prosenttiin (merenkulku mukaanlukien) suhteessa vuoteen 2005. Se myös ylläpitää mekanismeja historiallisen päästöoikeusylijäämän vähentämiseksi. Tieliikenteelle ja lämmitykselle esitettävän erillisen päästökaupan tavoitteeksi ilmastopaketti ehdottaa 43 prosentin vähennystä vuoteen 2005 verrattuna.

CLC uskoo ehdotettujen toimenpiteiden vahvistavan merkittävästi järjestelmän ohjausvaikutusta, parantavan markkinan stabiliteettia sekä vahvistavan kannustimia vähähiilisyyteen. Päästökauppajärjestelmän toimivuus on hyvä varmistaa erillisellä liikennettä ja lämmitystä koskevalla ratkaisulla, joskin pidemmällä aikavälillä CLC näkee yhteisen päästökauppajärjestelmän ensisijaisena ratkaisuna teknologioiden integroitua sekä tehokkuussyistä.

Hiilinielujen nettomääräiset lisäyksen (42 Mt CO₂qe) komissio esittää saatavan pääosin kasvattamalla EU:n metsäpinta-alaa, lisäämällä metsien puustoisuutta, vahvistamalla muita luonnollisia nieluja (esim. suot) sekä vähentämällä maankäyttösektorin päästöjä. Komissio tulee myös tarkentamaan hiilen varastoitiin liittyvää lainsäädäntöä delegoidulla asetuksella. Asetus tulee korostamaan puutuotteiden ja materiaalisubstituution merkitystä hiilidioksidin sitojana. CLC korostaa biomateriaalisubstituution mahdollisuuksia ja pitää tarpeellisena markkinamekanismin luomista myös hiilidioksidin varastoinnille ja materiaalisubstituutioille.



CLC on tarkastellut aihepiiriä ehdotuksessaan EU:n pitkän aikavälin maankäyttö- ja biotalousstrategiaksi.

Päästöbudjetti, joka hyväksyttiin EU:n trilogi-neuvotteluissa indikatiivisena osaksi ilmastolakia, luo perustan oikealle määrälle EU:n päästöoikeuksia ja mahdollistaa tarvittaessa nopeat muutokset päästöoikeuksien määrään. Päästöbudjetti kestää paremmin muutoksia poliittisissa voimasuhteissa ja sitä kautta parantaa toimintaympäristön ennustettavuutta ja investoijan luottamusta. CLC ja Nordic Call -aloitteen tukijat pitävät tärkeänä päästöbudjetin määrittämistä sitovaksi indikatiivisen sijaan.

Tulot päästöoikeuksien huutokaupasta mahdollistavat vähähiiliratkaisujen ja vihreän liiketoiminnan nopeamman kehittämisen sekä tukevat reilua siirtymää. Komissio ehdottaa päästöoikeuksien huutokauppatulojen käyttöä ilmasto- ja energiaprojekteihin sekä vähentämään siirtymän sosiaalisia vaikutuksia haavoittuville kotitalouksille, pienyrityksille ja liikenteen käyttäjille. CLC tukee esityksen mukaista päästökauppatulojen käyttöä koko siirtymän ajan.

Hiilitullimekanismi turvaa tasavertaiset kilpailuedellytykset sekä kannustaa muita maita ottamaan käyttöön vaikuttavia ilmastopolitiikkoja ja hiilen hinnoittelumekanismia. Komissio on ehdottanut hiilitullimekanismia (CBAM) pienentämään hiilivuodon riskiä tietyillä energiaintensiivisillä toimialoilla. Mekanismi asettaisi EU:n alueelle tuotavien tuotteille niiden hiilisisällön mukaisen maksun ja toisaalta vähentäisi ilmaisten päästöoikeuksien määrää päästökauppajärjestelmässä. Mekanismin myötä tuontituotteiden hiilisisältö heijastuisi niiden hintoihin ja siten tasavertaistaisi kilpailuedellytyksiä.

CLC uskoo, että mekanismi kannustaa muitakin kuin EU-valtioita ottamaan käyttöön vaikuttavia ilmastopolitiikkoja ja kiristämään Pariisin sopimuksen alaisia päästötavoitteitaan. Sen pitäisi myös rohkaista samanmielisiä maita muodostamaan vapaaehtoisia yhteenliittymiä. CLC näkee, että tuote- tai materiaalapohjainen hiilijalanjälki olisi paras keino määrittää mekanismin päästökertoimet. Hiilijalanjälkeä voidaan myös hyödyntää erinomaisesti yksityisten ja julkisten hankintojen kriteerinä.

CLC:n näkemys on, että 55-valmiuspaketti on tärkeä myös UNFCCC-prosessia ajatellen. Yhdessä ilmastolain ja valmiuspaketin kanssa EU on valmis Pariisin sopimuksen ensimmäiseen välitarkasteluun vuonna 2023 ja sen jälkeisiin neuvottelukierroksiin.

Valmiuspaketti vahvistaa kannusteita vähähiilisiin investointeihin ja parantaa kilpailukykyä proaktiivisissa maissa. Tarvitsemme toimenpiteitä kaikissa G20-maissa, jotka yhdessä vastaavat noin 80 prosentista globaaleja päästöjä. Paketilla EU on asettanut tavoitetasen muille.

Lainsäädäntöpakettiin sisältyvän *energiatehokkuusdirektiiviehdotuksen* näemme muutamilta kohdin ongelmallisena. Energiatehokkuus on lähtökohtaisesti tavoiteltava asia, mutta absoluuttisen tavoitteen asettaminen energian enimmäiskulutukselle ei mielestämme ole paras lähestymistapa.

Tavoite on nähdäksemme ainakin osittain ristiriidassa EU:ssa tavoitellun vetytalouden kasvavan roolin kanssa ja voi rajoittaa päästöttömän energian kustannustehokasta hyödyntämistä vedyn ja



sen johdannaisten valmistamiseen. Yhteiskuntiemme ilmastotransformaatio ja myös EU:n *Green Deal* nojaavat vahvasti sekä suoraan että vedyn ja sen johdannaisten tuotannon edellyttämään epäsuoraan sähköistämiseen. Vety ja sen johdannaiset muodostavat huomattavimman potentiaalin vähentää esim. teräksen, sementin ja lannoitteiden tuotannon sekä raskaassa liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Vedyn tuotannon lisääminen tarkoittaa kuitenkin huomattavaa sähkön käytön kasvua. Myös valtioneuvoston U-kirje havainnollistaa millaisia haasteita Suomelle aiheutuisi loppu- ja primaarienergian kulutukselle asettavasta sitovasta tavoitteesta.

Mielestämme EU-maiden tulisi hyödyntää puhtaan energian potentiaali maksimaalisesti hyödyntäen maantieteellisiä tuotantoedellytyksiä.

Primäärienergialle asetettava sitova tavoite antaisi sijoittajille epäselvän signaalin ja voisi hidastaa toimialan kehitystä.

Hiilirajamekanismin (CBAM) suhteen haluamme kiinnittää huomiota siihen että komission ehdotuksessa ei käsitellä sitä kuinka mekanismi kohtelee EU:n vientituotteita, jotka kilpailevat kansainvälisillä markkinoilla. Tämä on mielestämme erittäin tärkeä näkökohta ja edellyttää jatkoselvittelyä. Huomio on tehty myös valtioneuvoston U-kirjeessä.

Alla linkit tiedotteeseemme koskien Fitfor55-pakettia sekä lausuntoihimme koskien valtioneuvoston U-kirjelmää komission esityksistä *energiatehokkuusdirektiiviksi* ja *hiilirajamekanismia* koskevaksi asetukseksi:.

- 1) [CLC: Euroopan komission Fit for 55 -paketti vahvistaa kannustimia vähähiilisiin investointeihin - CLC](#)
- 2) [CLC:n lausunto valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi - CLC](#)
- 3) [CLC-Hiilirajamekanismilausunto 27-10-2021.pdf](#)

Helsinki, 28 October 2021

Jouni Keronen
CEO
Climate Leadership Coalition (CLC)

**Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta 55 valmiuspaketiksi (E 97/2021 vp ja hankekohtaiset U-kirjelmät)**

Eduskunnan suuren valiokunnan kirjallinen kuuleminen 28.10.2021

Euroopan komissio antoi heinäkuussa ehdotuksensa energia- ja ilmastolakipaketiksi eli ns 55-valmiuspaketti. Tämän avulla on tarkoitus vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %:lla vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä. Valmiuspaketissa on 12 lainsäädäntöehdotuksen lisäksi komission tiedonanto, jossa esitellään valmiuspaketin keskeiset elementit.

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.

Tässä muistiossa EK kommentoi 55-valmiuspaketin kokonaisuutta ja Suomen kantaa siihen. Lisäksi muistiossa on nostoja muutamaa tärkeimpiin hankkeisiin, joista on toimitettu erilliset muistiot erityisvaliokuntiin. **Suomen kannat ovat pääosin hyviä.** EK:lla on joitakin muutosehdotuksia kantoihin ja niiden syventämistä joiltain osin on tarpeen tehdä EU-käsittelyn jatkuessa.

1 Kokonaisuuden seuranta ja vaikutusten arviointi kansallisesti tärkeää

Suomen kanta 55-valmiuspakettiin on hyvin muotoiltu, ja tuo esiin Suomen sitoutumisen EU:n vähintään 55 % ilmastotavoitteeseen. EK ehdottaa lisäystä, että kunnianhimon taso tulee varmistaa **Suomen ja Euroopan kilpailukyky säilyttäen.**

Oleellista on Suomen kannassa todettu ripeän etenemisen tarve, koska tarvittavien investointien näkökulmasta vuosi 2030 lähenee kovaa vauhtia. Ilmastoneutraalisuuteen siirtymisessä kustannustehokkuus on ensiarvoisen tärkeää, jotta varoja riittäisi mahdollisimman suureen päästövähennysmäärään. Digitaalisuus on mainintana nostettu Suomen kantaan, ja se onkin merkittävä ilmastotoimien mahdollistaja.

Suomen kannoissa eri komission ehdotuksiin on hyvin kiinnitetty huomiota toimivallan siirtoihin komissiolle (niin sanotut delegoidut säädökset) ja niihin

liittyviin epävarmuuksiin. Komissio ehdottaa itselleen laajaa toimivaltaa monen direktiivi- ja asetusehdotuksen merkittävässä kohdissa. EK pitää tärkeänä, että komissiolle annettavat valtuudet tulee olla selkeitä ja tarkasti rajattuja merkitykseltään vähäisiin säädöksiin. Tämä toisi tarvittavaa ennakoitavuutta myös elinkeinoelämälle, sillä delegoidut säädökset tuovat epävarmuutta jatkosäätelyyn hidastaen investointipäätösten tekoa.

Mahdollisimman kattavat arviot vaikutuksista erityisesti Suomeen ja suomalaisiin kuluttajiin ja yrityksiin olisivat hyvin tarpeellisia. Yritysten on hankala saada kokonaiskuvaa tästä hyvin laajasta lainsäädäntöpaketistä: mitä toimintatapamuutoksia vaaditaan ja millaisia käyttö- ja investointikustannuksia on odotettavissa. **Tähän auttaisi hankekohtaisten vaikutusarvioiden lisäksi selvitys, jossa katsottaisiin lakipakettiehdotusta kokonaisuutena.**

2 EK:n eri arvioista koostama 55-valmiuspaketin vaikutus liikenteeseen ja logistiikkaan

Komission ehdotuksilla olisi toteutuessaan merkittäviä kustannusvaikutuksia liikenteeseen ja logistiikkaan. Lisäkustannukset ovat erityinen huoli ulkomaankauppaa käyville vienti- ja tuontiyrityksille. Suomen sijainnista johtuen logistiset kustannukset ovat keskeinen kilpailukykytekijä suomalaisyrityksille, joiden tuotteet ja palvelut kilpailevat maailmanmarkkinoilla. Kotimaan matkailussa henkilöauto on yleisin kulkumuoto ja autoilun kallistuminen vähentäisi matkailun kysyntää kotimaassa. Lentoliikenne on kärsinyt kovasti pandemia-ajasta ja Helsingin HUB-aseman palauttaminen on alalle haasteellista.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK toivoo, että **eduskunta kiinnittää huomiota kokonaisvaikutusten arviointiin ja varautuu lieventämään kilpailukykyvaikutuksia** EU:n komission esitysten jatkokäsittelyssä ja kansallisin keinoin. Kustannusten osalta vaikutusarviointeihin liittyy suurta epävarmuutta. Esimerkiksi päästökaupan vaikutusarvioissa sekä komission että kansallisissa laskelmissa päästöoikeuden hintana on käytetty noin 50 €/tCO₂. Todellinen kustannusvaikutus voi olla huomattavasti suurempi, sillä päästöoikeuden hinta on jo nyt yli 60 €/tCO₂ ja analyytikkojen antamat hintaennusteet kohti vuotta 2030 liikkuvat suuruusluokassa 90–100 €/tCO₂.

Liikenne- ja viestintäministeriön teettämien selvitysten perusteella vaikutukset ovat negatiiviset koko kansantaloudelle, kun tuontihinnat kallistuvat ja viennin hintakilpailukyky heikkenee. Ehdotukset tuovat myös uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja kasvua, joiden merkitys ei sisälly valtioneuvoston esittämiin vaikutusarvioihin.

Tieliikenne-ehdotusten yhteiset kustannusvaikutukset: Tieliikenteelle ehdotettu päästökauppa nostaisi tieliikenteen kustannuksia vuodesta 2026 alkaen noin 460 miljoonalla eurolla (+alv), dieselin hinta nousisi 320 miljoonaa euroa (+alv) ja bensiinin 140 miljoonaa euroa (+alv). Jos dieselin ja bensiinin verotasojen yhdenmukaistaminen tehtäisiin dieselin veroa korottamalla, kasvaisi

dieserverotus noin 800 miljoonaa euroa vuositasolla. Henkilöautoliikenteen osalta vaikutusta keventäisi käyttövoimaveron perinnän lakkaaminen, jonka vaikutus on noin 350 miljoonaa euroa vuodessa. Tieliikennettä koskevien ehdotusten yhteisvaikutus tavaraliikenteen osalta olisi 2030 tilanteessa noin 520 miljoonaa euroa (päästökauppa 150 M€ ja energiaveromuutokset 370 M€).

Raideliikenteessä sähkön verottomuus loppuisi ja sitä olisi verotettava ainakin vähimmäisverotasolla. Tämän kustannusvaikutus olisi alle 0,5 miljoonaa euroa.

Meriliikenne-ehdotusten yhteiset kustannusvaikutukset: Meriliikenteen päästöjen vähentämistä koskevat komission ehdotukset ovat uusiutuvien ja vähäpäästöisten meripolttoaineiden käytön lisääminen, meriliikenteen liittäminen osaksi EU:n yleistä päästökauppaa ja meriliikenteen polttoaineen verottomuudesta luopuminen. Yhdessä näiden ehdotusten arvioidaan tuovan 350–560 miljoonan euron lisäkustannukset merikuljetuksiin vuoteen 2030 mennessä (uusiutuvat ja vähäpäästöiset polttoaineet 100–300 M€, päästökauppa 210 M€, meripolttoaineen verollisuus 40–50 M€). Valtioneuvosto arvioi, että ehdotusten keskinäiset vaikutukset voivat myös jonkin verran vähentää kokonaiskustannusta.

Lentoliikenne-ehdotusten yhteiset kustannusvaikutukset: Lentoliikenteen päästöjen vähentämistä koskevat komission ehdotukset ovat uusiutuvien ja vähäpäästöisten lentopolttoaineiden käytön lisääminen, lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjaon lopettaminen ja lentoliikenteen polttoaineen verottomuudesta luopuminen matkustajaliikenteessä. Lentoliikenteessä yhteisvaikutus olisi noin 215 miljoonaa euroa vuoden 2030 tilanteessa (päästökauppa 30 M€, uusiutuva polttoaine 40 M€, energiaveromuutokset 145 M€).

3 Päästökaupan uudistaminen ja laajentaminen uusille aloille

EK ei kannata kertaluonteista päästökaton alentamista, vaan päästökaton tulisi laskea viivyttelemättä ja tasaisesti kohti uutta tavoitetta, kun direktiivi on hyväksytty. Myöskin markkinavakausvarannossa tulisi palata aiempaan sisäänottomäärään 12 %, koska tarvetta suurempaan sisäänottoon ei enää ole. On hyvä, että Suomen kannassa on todettu valtioneuvoston arvioivan vielä tarkemmin näiden komission ehdotusten yhteisvaikutuksia.

3.1 Meriliikenteen päästökauppa

Komissio ehdottaa meriliikenteen sisällyttämistä osaksi EU:n nykyistä päästökauppajärjestelmää. EK:n näkemyksen mukaan **EU:n tulee ensisijaisesti vahvistaa vaikuttamistaan IMO:ssa**, jotta päästöjen vähennystoimet saadaan globaalisti tasaveroisiksi ja vaikuttavimmaksi. Koska IMO:n eteneminen ei tois- taiseksi ole riittävää, **voidaan EU:ssa edetä** meriliikenteen päästökaupan valmistelussa.

Myös muissa maanosissa valmistellaan meriliikenteelle päästökauppamekanismeja. EU:n tulee varmistaa toimiva koordinaatio muilla alueilla valmisteltavien päästökauppamekanismien kanssa, ettei meriliikenteelle tule päällekkäisiä maksuja. USA valmistelee hyvin samanlaista meriliikenteen päästökauppaa kuin EU ja myös Kiinassa meriliikenne mainitaan tulevana päästökaupan toimialana.

EK:lla ei ole huomautettavaa komission ehdotuksen maantieteellisiin tai muihin rajauksiin. Päästökaupan valmistelussa on varmistauduttava siitä, ettei se aiheita kauppapoliittisia ongelmia kolmansien maiden kanssa. Päästökaupan voimaantulo asteittain on hyvä periaate, vaikka voimaantulo vuonna 2023 voi olla optimistinen aikataulutavoite.

EK pitää tärkeänä, että kaikki meriliikenteen päästökauppatulot kanavoitaisiin alan innovaatioihin ja investointeihin, jotta syntyisi positiivinen taloudellinen kierre alan päästövähennystoimiin.

Kuten U-kirjelmässä todetaan, direktiiviin tulee lisätä pysyvä helpotus jäävahvisteisille aluksille, jotta yritysten kilpailuasetelma ei vääristy talviolosuhteiden vuoksi. Suomessa tarvitaan jäävahvisteisia aluksia, joiden ympärivuotinen turvallinen käyttö lisää energiankulutusta ja päästöjä. Tämä on Suomen keskeinen tavoite neuvotteluissa meriliikenteen lisäämiksi EU:n päästökauppajärjestelmään. Suomen tulee myös varmistaa kaikin tavoin, että meriliikenteen päästökaupassa minimoidaan hiilivuodon ja kustannusvaikutusten riskit Suomen ulkomaankaupalle.

Valtioneuvosto arvioi, että meriliikenteen päästökauppa toisi noin 210 miljoonan euron lisäkustannukset Suomen ulkomaankaupalle vuoden 2030 tilanteessa. Arvio perustuu 50 €/tCO₂ päästöoikeuden hintaan. Todellinen kustannusvaikutus voi olla huomattavasti suurempi, sillä päästöoikeuden hinta on jo nyt yli 60 €/CO₂ ja analyytikkojen antamat hintaennusteet kohti vuotta 2030 liikkuvat suuruusluokassa 90–100 €/tCO₂.

Meriliikenteen päästövähennysten kustannusvaikutuksia voidaan lieventää mm. panostamalla t&k&i-toimiin, edistämällä pilotointeja ja demonstraatiohankkeita, edistämällä vaihtoehtoisten energialähteiden kehityskaaria, poistamalla meriliikenteen väylämaksu kokonaan, huolehtimalla jäänmurron kapasiteetista sekä logistisesta kilpailukyvyistä satamissa ja takamaakuljetuksissa.

3.2 Tieliikenteen ja rakennusten erillinen päästökauppa

Komissio ehdottaa tieliikenteelle yhteistä päästökauppaa rakennusten lämmityksen ja jäähdytyksen kanssa. Päästökaupan osapuolia olisivat polttoainekelijat ja päästökauppa käynnistyisi vuonna 2026. Päästökaupan myötä tieliikenteen päästöt vähenisivät jäsenmaissa yhteensä yhdeksän prosenttia enemmän kuin ilman päästökauppaa. EK pitää lähtökohtaisesti **EU-laajuisen**

päästökaupan selvittämistä mielekkäämpänä kuin erilliset kansalliset tieliikenteen päästökaupat.

Suomessa liikenne- ja logistiikka-alan vähähiilitiekartta osoittaa, että 50 % päästövähennys voidaan saavuttaa Suomessa 2030 mennessä ilman veronkorotuksia tai uusia taloudellisia ohjauskeinoja. Tuore päästövähennysten peruslaskelma tuottaa jo nykyisillä keinoilla 40 % päästövähennykset. Näiden lisäksi muun muassa autokannan uudistumisen nopeuttaminen, logistiikan digitalisointi ja biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen nostaminen tuottavat tavoitteiden mukaiset päästövähennykset. Tavoitteiden saavuttamista edesauttavat monet muut EU-laajuiset ja kansalliset ohjauskeinot.

Käytännössä päästökaupasta tulisi uusi veroluonteinen maksu tieliikenteelle EU:ssa. Päästökaupan tuotto käytettäisiin osin jäsenmaissa ilmastotoimiin, osin EU:n käyttöön ja osin taloudellisten vaikutusten tasaamiseen EU-maissa.

Komission arvioissa käytetään päästöoikeuden hintana 48 €/tCO₂, joka tarkoittaisi bensiinin hintaan 11 snt/l lisää ja dieseliin 13 snt/l. Näillä vaikutusarvioilla päästökauppa nostaisi tieliikenteen kustannuksia vuodesta 2026 alkaen noin 460 miljoonalla eurolla (+alv), dieselin hinta nousisi 320 miljoonaa euroa (+alv) ja bensiinin 140 miljoonaa euroa (+alv). Komission vaikutusarvioissa käyttämä päästöoikeuden hinta on alempi kuin EU:n yleisessä päästökaupassa ja todellisuudessa kustannukset voivat olla huomattavasti suuremmat.

Suomessa tieliikenteen verotus on jo nykyisellään korkeaa, eikä liikenteen veroja tai maksuja tule nostaa. Esimerkiksi Ruotsissa tieliikennettä verotetaan 40 % vähemmän.

Lisäksi EK kiinnittää eduskunnan huomiota siihen, että **komission ehdotus ei olisi toimialaneutraali eikä teknologianeutraali**. Päästökaupan piiriin ei kuuluisi fossiilisten polttoaineiden käyttö työkoneissa ja maataloudessa, eikä fossiilisen kaasun käyttö tieliikenteessä. Tämä ei olisi loogista, tehokasta eikä tasapuolista ilmastotavoitteiden näkökulmasta.

Mikäli päästökauppa toteutuisi, tulisi Suomessa luopua kansallisesta hiilidioksidiverosta polttoaineissa, jotta samasta päästöstä ei maksettaisi kahteen kertaan.

4 Hiilirajamekanismi

Aivan uutta ilmastotoimea eli hiilirajamekanismia on U-kirjelmässä käsitelty monipuolisesti. EK näkee, että hiilirajamekanismissa kohtaavat ilmasto- ja kauppapolitiikka haastavalla tavalla. Mekanismin käyttöönotto on EU:lta järeä toimenpide. Sen riskit liittyvät kolmansien maiden vastatoimiin ja kauppasodan uhkaan, raaka-aineiden ja tuontituotteiden kallistumiseen sekä päästöoikeuksien nykyisen ilmaisjaon poistoon erityisesti viennissä. Siksi valmistelu ja

käyttöönotto on tehtävä huolellisesti tärkeimpien kauppakumppaneiden kanssa keskustellen.

U-kirjelmän taloudellisissa vaikutuksissa on hyvin tuotu esiin hiilitullimekanismin negatiivinen vaikutus EU:n BKT:hen. Erityisesti Suomessa hiilitullimekanismi saattaisi merkitä noin 400 miljoonan euron sähkön hinnan nousua kaikilla sähkön käyttäjillä vuosittain (5 euroa/MWh), jos Venäjältä tuleva sähkön tuonti loppuisi hiilirajamekanismin takia. On huomioitava, että sähkön osalta rajahintamekanismi alkaisi täysimääräisesti vuonna 2026 raportointikauden jälkeen. Sähköistymisen edistäminen on pääkeino ilmastomuutoksen torjuntaan, joten olisi erittäin ikävää, jos sähköistyminen osin hidastuisi hiilitullimekanismin aiheuttaman hinnan nousun takia.

Positiivista asetusehdotuksessa on pyrkimys WTO-sääntöjen noudattamiseen, oman päästöoikeusvarannon käyttö, vain suorien päästöjen mukaanotto ja aloittaminen raportointikaudella. EK:ssa pidetään kuitenkin hiilivuotoriskin minimoimisissa nykyisiä päästökaupan keinoja toimivina. Hiilivuoto tarkoittaa tuotannon siirtymistä Euroopan ulkopuolella ja päästöjen kasvua. Hiilivuotoriskin kokemille aloille tulee taata – hiilirajamekanismin rinnallakin – päästöoikeuksien riittävä ilmaisjako sekä päästökaupan epäsuorien sähkökustannusten kompensatio. Niistä voidaan luopua vasta silloin, kun kansainvälinen kilpailutilanne tasoittuu kolmansien maiden lisätessä ilmastovelvoitteitaan. **Erityisen tärkeää on säilyttää riittävä ilmaisjako Euroopasta vietäville tuotteille, joita hiilirajamekanismi ei suojaa hiilivuotoriskiltä.**

EK ehdottaakin Suomen kantaa muutettavaksi ilmaisjaon osalta niin, että viittaus pitkältä vaikuttavaan siirtymäaikaan ja sementtiin poistetaan sekä lisätään ilmaisjaon säilyttäminen viennille ulos Euroopasta. Siirtymäaika tarvitaan antamaan aikaa yrityksille toteuttaa tarvittavia vähähiili-investointeja ja muita päästövähennystoimia. Ilmaisjako tai vastaava menettely viennille on tarpeen, jotta eurooppalaisilla vientituotteilla on mahdollisuus pärjätä jatkossakin kansainvälisillä markkinoilla, kunnes kilpailutilanne tasoittuu.

5 Energiatehokkuusdirektiivi

Erityisesti energiatehokkuudessa jäsenmaille ja yrityksille tulee sallia monipuolinen ja joustava keinovalikoima. **Suomen kannat energiatehokkuusdirektiivin uudistamiseen ovat hyviä.**

Yritysten näkökulmasta komission ehdotuksessa ongelmallisinta on **absoluuttiseen energian käyttöön perustuvat tavoitteet**. Ne erkanevat todellisuudesta yhä enemmän, kun fossiilisia polttoaineita korvataan suoraan sähköllä tai esimerkiksi vedyllä, jonka tekeminen vaatii todella paljon sähköä. Absoluuttisten energian käyttötavoitteiden tuleekin olla ainoastaan ohjeellisia, kunnes

toimivampi tapa energiatehokkuuden edistämiseen ja seurantaan EU:ssa löytyy. Suomen kannassa on hyvin todettu yhteensovittamisen haasteellisuus.

Suomen kannassa on nostettu esiin komission ehdottaman **energiansäästövelvoitteen epärealistinen taso**. Suomi on järjestelmällisissä energiatehokkuustoimissa Euroopan kärjessä, mutta ehdotettu tavoite näyttää mahdottomalle jopa meillä. Säästötoimia ei Suomessakaan löydy määräänsä enempää. Hyvää komission ehdotuksessa on se, että vapaaehtoinen sopimustoiminta sallitaan jatkossakin. Suomessa mukana on yli 60 % energian käytöstä, mm. yrityksiä, kiinteistötoimijoita ja kuntia.

Suomen hyvin varauksellinen kanta koskien uuden **valvontarekisterin luomista energiakatselmusten** seurantaan on hyvä. Kantaan voisi lisätä sen, että pakollisten katselmusten yritysraja tulisi nostaa. Ehdotuksessa ne kohdistuisivat myös vähän energiaa käyttäviin yrityksiin, jolloin saatu hyöty katselmuksesta voi jäädä ohueksi. Katselmusten tulosten toteuttaminen olisi edelleen yritysten päätettävissä, mikä on toimiva ehdotus komissiolta.

6 Energiaverodirektiivin uudistaminen tarpeen - ehdotus vaatii kuitenkin vielä hiomista

Energiaverodirektiivi on vanhentunut ja tulisi päivittää EU:n uudistuneen energia- ja ilmastopolitiikan mukaiseksi. Samalla on huomioitava yritysten kilpailukyky, koska energiaverotuksella on merkittävä taloudellinen vaikutus. Vaikutukset korostuvat Suomessa, jossa tarvitaan lämmitystä, ja jossa etäisyydet ovat pitkät sekä maan sisällä että viennissä ja tuonnissa. Lisäksi tuotantorakenne Suomessa on energiaintensiivinen.

EK kannattaa energiaveron määrittelyä energiasisällön mukaan sekä sitä, että kestäville biopolttoaineille ja uusiutuville hiilineutraaleille polttoaineille ja sähkölle on selvästi fossiilisia alemmat verokannat.

Dieselin ja bensiinin verotuksen luokittelu ja määrittely samalle tasolle olisi kuitenkin ongelmallista. Dieselin verokannan nostaminen bensiinin tasolle merkitsisi noin 800 miljoonan euroa korotusta dieselveroon. Tämä tarkoittaisi teiden tavaraliikenteessä noin 370 miljoonan euron lisäkustannusta. EK edellyttää kansallisessa verotuksessa kilpailukykyäkökulmien huomioon ottamista, eikä liikenteen valmiiksi korkeaa verotusta pidä ainakaan nostaa.

EK:n näkemyksen mukaan meri- ja lentoliikenteessä polttoaineen verottomuudessa on noudatettava jatkossakin kansainvälistä käytäntöä ja sopimuksia, jotta edistetään tasapuolista kilpailua globaalissa markkinassa.

Energiaverodirektiiviin tulisi jättää mahdollisuus eriyttää verokannat kaupalliseen ja ei-kaupalliseen energiankäyttöön. Vaikka jäsenvaltiolla olisi mahdollisuus soveltaa energiaintensiivisiin yrityksiin alempia verokantoja, pitäisi niitä voida soveltaa laajemminkin yritystoimintaan. Liikennepolttoaineissa

verokantojen eriyttämisen poisto estäisi dieselin alemman verotason ammattiliikenteelle. Tämä saattaisi johtaa yhdessä veroluokittelun kanssa merkittäviin kustannusnousuihin ja kilpailukykyhaittoihin esimerkiksi kaupan sektorilla ja kuljetusintensiivisiä kansainvälisessä kilpailussa olevilla toimialoilla.

Suomen kannassa tulisi sanoa yksiselitteisesti, että myös sähkön verotason eriyttäminen kotitalouksien ja yritysten välillä tulee säilyttää. Nyt kanta on varovaisempi todetessaan, että "voisi olla tarpeen säilyttää". Koko teollisuuden sähköverotus tulisi pysyä nykytasollaan, minkä lisäksi palveluyritysten sähkövero tulisi laskea asteittain kohti tätä EU:n vähimmäistasoa. Sähkö on yritystoiminnassa raaka-aineen kaltainen hyödyke, jonka verotus tulee olla mahdollisimman pientä.

Suomen kannassa todetaan, että komission ehdotuksessa vähimmäisverotasot sähkölle ja lämmityspolttoaineille ovat edelleen varsin alhaiset ja että niitä tulisi nostaa merkittävästi edelleen. EK näkee, että erityisesti sähkön vähimmäisverotaso tulee pitää komission ehdotuksen mukaisena, koska sähköistyminen on ilmastonmuutoksen torjunnan ytimessä.

Suomen kannasta poikkeavasti EK ei kannata verotasojen indeksointia, koska se luo epävarmuutta tuleviin verotasoihin ja luo niihin automaattisen nostoelementin taloustilanteesta riippumatta.

7. Taakanjakoasetus

Valtioneuvoston kannat komission ehdotukseen taakanjakoasetuksen muuttamisesta ovat pääosin hyviä. Elinkeinoelämä katsoo, että taakanjakoasetuksessa määritetyissä maakohtaisissa tavoitteissa tulisi paremmin huomioida kustannustehokkaiden päästövähennysten potentiaali eri maissa, eikä jyvittää tavoitteita lähes täysin asukaskohtaiseen bruttokansantuotteeseen pohjautuen.

Joustojen käyttö on omiaan lisäämään päästövähennystoimien kustannustehokkuutta, olettaen että ne auttavat saavuttamaan saman tai suuremman päästövähennyksen pienemmillä kokonaiskustannuksilla ja siten asetuksessa tulisi sallia maksimaaliset joustot niin EU:n sisällä kuin kansainvälisesti.

Elinkeinoelämä yhtyy valtioneuvoston kantaan, että nykyistä päästökauppasektorin kertaluonteista ns. one-off-joustomahdollisuutta tulisi kasvattaa korkeimman kansallisen tavoitteen omaaville jäsenmaille sekä pitää aiheellisena arvioida käyttämättä jääneen one-off -jouston käyttömahdollisuutta muiden siitä kiinnostuneiden jäsenmaiden hyväksi. Samoin EK katsoo, että Suomelle kohdennetun one-off -jouston tasoa olisi perusteltua nostaa.

8. Uusiutuvat ja vähäpäästöiset polttoaineet meriliikenteessä

Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää hyvänä komission esityksen tavoitetta saavuttaa meriliikenteessä nykyistä nopeammin päästövähennyksiä. Uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden laajempi käyttö on todellinen ja toistaiseksi lähes ainoa keino saavuttaa päästövähennyksiä meriliikenteessä.

EK kiinnittää eduskunnan huomiota seuraaviin seikkoihin:

- Meriliikennettä koskevissa aloitteissa **yhteentoimivuus IMO:n** päästövähennystoimien kanssa on tärkeä periaate. Myös tämän aloitteen tulisi sisältää kirjaukset, joiden mukaan liitytään osaksi globaaleja velvoitteita niiden tullessa käyttöön.
- **Uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineen saatavuus:** Kestävien biopolttoaineiden tuotannolle tulee taata riittävä raaka-ainepohja kaikissa liikenne-muodoissa, muutoin liikenteen päästövähennyksiä on vaikea saavuttaa. Läh-tökohtana kaikilla liikennesektoreilla pitäisi olla RED-direktiivin asettamat säännöt, eikä niistä tulisi poiketa meriliikenteessäkään. FuelEUMaritime -aloitteen jatkoneuvotteluissa tulee varmistaa RED-direktiivin mukaisesti kaik-kien kestävästi tuotettujen raaka-aineiden hyväksytty käyttö meriliikenteen uusiutuvien polttoaineiden valmistuksessa. Laaja raaka-ainepohja ja enna-koitavat laskentasäännöt ovat keskeisiä tavoitteita uusiutuvan energian di-rektiivin päivittämisessä ja uusiutuvia lentopolttoaineita koskevan asetuksen (ReFuelEU Aviation) käsittelyssä.
- **Uusiutuvan polttoaineen hinta:** Kuten valtioneuvoston kirjelmässä tode-taan, uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden hinta on fossiilisia poltto-aineita kalliimpi ja hinnan kehitykseen liittyy merkittävää epävarmuutta. Esi-tyksen arvioidaan tuovan Suomen ulkomaankaupalle 100–300 miljoonan eu-ron lisäkustannukset vuoden 2030 tilanteessa ja moninkertaisesti vuoteen 2040 mennessä. Ellei uusiutuvan polttoaineiden raaka-ainepohjaa määritellä riittävän laajasti, omaksutaan riski merkittävästi arvioitua suuremmille kus-tannusvaikutuksille.
- **Talvimerenkulun vaikutus:** Jäävahvisteisten alusten käyttö lisää polttoai-neen kulutusta ympärivuotisesti Suomen ulkomaankaupassa. Uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääminen nostaa osaltaan edelleen jäävahvisteisuu-den tuomaa lisäkustannusta. Siksi talvimerenkulun erityisolosuhteiden hyvit-täminen merenkulun päästökaupassa on keskeinen tavoite.
- **Uusiutuvan polttoaineen riittävyys teiden tavaraliikenteeseen:** Fit for 55-esitysten myötä uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden kysyntä laa-jenee tieliikenteestä meri- ja lentoliikenteeseen. Henkilöautoliikenteessä säh-köistyminen on valtavirtaa, mutta teiden tavaraliikenteessä nestemäisiä polt-toaineita käytetään vielä vuosikymmeniä.

- Suomessa teiden tavaraliikenne on 30 % energia- ja kustannustehokkaampaa kuin keskimäärin Euroopassa. Tämä perustuu polttomootoriajoneuvoihin, joilla voidaan kuljettaa suurempien mittojen ja massojen yhdistelmiä koko tieverkolla. Tämä kustannustehokkuus on pitkäjänteisen kehityksen seurauksena saavutettu kilpailuetu. Sen ylläpito edellyttää kasvavaa uusiutuvien nestemäisten polttoaineiden osuutta teiden tavaraliikenteessä, jotta myös päästövähennykset voidaan saavuttaa mentäessä kohti 2030-lukua. Uusiutuvien polttoaineiden riittävyttä tulisi tarkastella kansallisesti kriittisesti, jotta voidaan turvata päästövähennykset teiden tavaraliikenteessä menettämättä saavutettua energia- ja kustannustehokkuutta.

9. Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n näkemyksen mukaan komission tavoite on hyvä, eli käyttövoimien saatavuus vastaisi uudistuvien liikennevälineiden vaihtoehtoisten käyttövoimien kysyntää ja mahdollistaisi sujuvan murroksen Euroopan pääliikenneverkoilla.

Suomessa tieliikenteen sähkölatausvaatimusten arvioidaan täyttyvän henkilö- ja pakettiautojen osalta pääosin jo markkinaehtoisesti. Raskaan tieliikenteen osalta tilanne on hieman toinen. Elinkeinoelämän arvion mukaan raskaan liikenteen osalta ehdotus saattaa olla ylimitoitettu Suomen olosuhteisiin ja liikenteen rakenteeseen nähden.

Suomessa erityisesti kattavalla verkolla on pitkiä yhteysvälejä läpi harvaan asuttujen ja vähäliikenteisten seutujen. Markkinaehtoisesti suurtehoiset latauspisteet rakentuvat toisaalle logistiikkaterminaleihin ja säännöllisten kuljetusketjujen yhteyteen ja kaupunkiseuduille.

Raskaassa liikenteessä sähkökäyttöisyyden arvioidaan etenevän hitaasti erityisesti pitkillä matkoilla ja ajettaessa suuremmilla mitoilla ja massoilla, jotka ovat Suomessa yleisesti käytössä.

Komission ehdotuksessa vetytankkausasemia vaaditaan 150 km välein ydin- ja kattavalla tieverkolla ja kaikissa kaupunkisolmupisteissä 2030. Suomi esittää tähän joustoa. Vaikka vetyasemille ei Suomessa ole vielä ehdotuksen mukaista kysyntää, tulisi vedyn jakeluinfraa kehittää kuitenkin etupainotteisesti raskaan liikenteen tarpeisiin.

Lataus-, vety- sekä kaasunjakeluasemien verkostotavoitteet tulee pyrkiä saavuttamaan mahdollisimman markkinaehtoisesti Suomen erityisolosuhteet ja pitkät välimatkat huomioon ottaen. Edessä voi joka tapauksessa olla tilanne, jossa markkinaehtoisen kehityksen tarvitsee rinnalle merkittäviä julkisia panostuksia julkisten lataus- ja tankkausasemien rakentamiseen.

28.10.2021

Eduskunnan suurelle valiokunnalle

Viite: Suuri valiokunta 29.10.2021 E 97/2021 vp Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta

Energiateollisuus ry:n lausunto

Energiateollisuus ry (ET) kiittää lausuntopyynnöstä.

Komission heinäkuussa antamien energia- ja ilmastopoliittisten aloitteiden kokonaisuus on kunnianhimoinen ja oikean suuntainen. Päästövähennystavoitteiden taso on oikea. Energiateollisuus tukee komission tavoitetta hiilineutraaliudesta 2050 ja esitystä 2030 tavoitteesta.

Erityisen positiivista on päästöjen hinnoittelun entistä laajempi käyttäminen päästöjen vähentämisessä. EU:n päästökauppajärjestelmä on paitsi kustannustehokkain, mutta myös varmin politiikkakeino asetettujen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Päästökauppa on yrityksille selkeä ja ennustettava keino, joka vie päästöt osaksi tulevaisuuden taloudellista suori-
tuskyykyä.

EU osoittaa myös globaalia kunnianhimoa ja johtajuutta omalla esityksellään hiilirajamekanismin käyttöönotosta. Päästöjen ollessa globaali ongelma on tämä aivan välttämätöntä. Samaan aikaan on huolehdittava EU-alueella ja Suomessa toimivien yritysten kilpailukykyä.

Kokonaisuudessa valitettavaa on, että päällekkäistä ohjausta ei ole esityksissä onnistuttu purkamaan. Erityisen huolissamme olemme sähkön ja kaukolämmön tuotantoon ja käyttöön kohdistuvasta monitasoisesta tavoitteenasetannasta ja hyvin yksityiskohtaisestakin sääntelystä. Sääntely on ilmastopolitiikan kustannustehokkuuden, selkeyden sekä ennustettavuuden vuoksi harmillista.

Valitettavasti eri direktiiveissä olevat lukuisa ja entistä yksityiskohtaisempi ohjaus hankaloittaa ja luo epävarmuutta monien päästövähennysinvestointien ja teknologioiden investoinneille samaan aikaan kun investoinneilla olisi kiire. Tältä osin komissio on hieman epäonnistunut. Jatkovalmistelussa onkin keskeistä, että tehdään lainsäädännöstä kaikki päästövähennysinvestoinnit mahdollistavaa ja keskitytään poistamaan lainsäädäntöön ja politiikkaan liittyvää epävarmuutta.

On huomattava, että eri lainsäädäntöesitykset muodostavat kokonaisuuden, jossa on paljon ristiin kytkentöjä. Erityisen tiivistä koordinaatiota tarvitaan energiatehokkuus- ja uusiutuvaa energiaa koskevien direktiivien kesken. Lisäksi päästökaupan laajentuminen erilliseen tieliikenteeseen ja rakennusten lämmityksen suoriin päästöihin ovat keskeisiä. Esitys energiaverodirektiiviksi, kestävän rahoituksen kokonaisuus sekä myöhemmin annettavat uudet valtiontukisäännöt, esitykset kaasumarkkinapaketesta ja rakennusten energiatehokkuusdirektiivistä muodostavat osan kokonaisuutta, jolla ilmastotavoitteisiin pyritään.

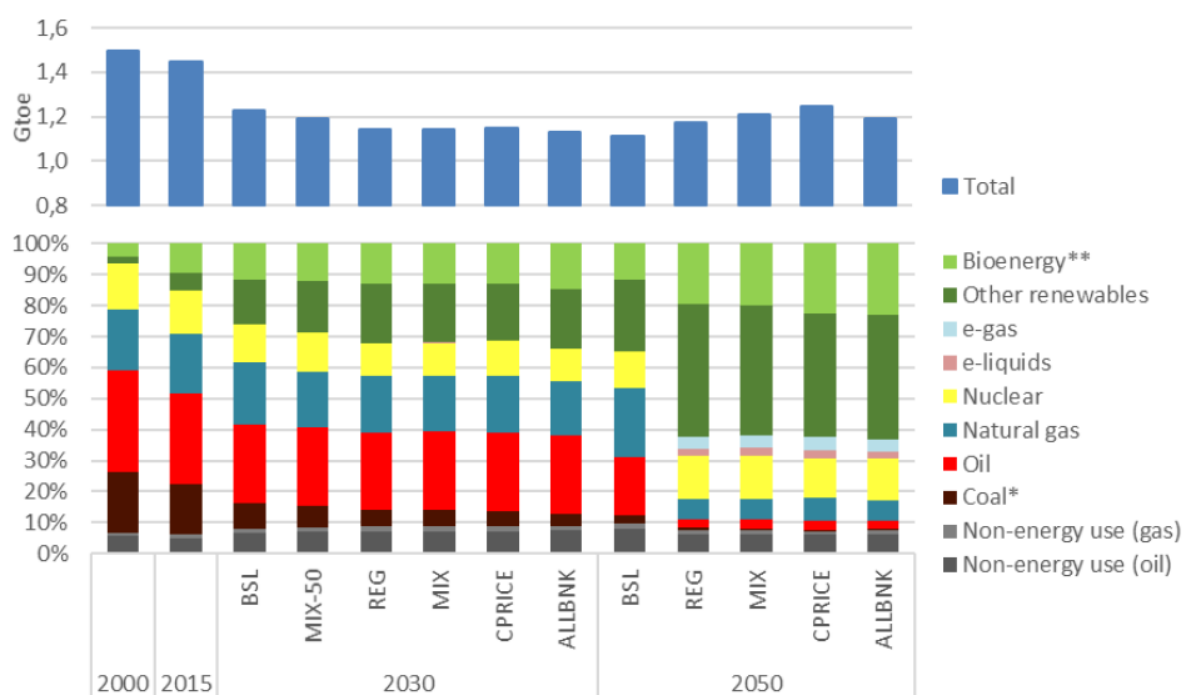
Pienoisena huolenamme on, kykeneekö perinteinen lainvalmistelu EU-päässä pitämään kokonaisuuden koossa kun eri lainsäädäntöaloitteiden jatkovalmistelua tehdään toisaalta eri kokoonpanoissa neuvostossa ja eri valiokunnissa parlamentissa. Myös Suomen kannanmuodostusprosessi on rakennettu yksittäisiä aloitteita varten – ei niinkään kokonaisten pakettien hallitsemiseen. Olemmekin esittäneet, että esimerkiksi valtioneuvoston kanslia voisi ottaa vahvempaa roolia kokonaisuuden koordinaatiosta Suomessa.

U-kirjelmissä esitetyt Suomen kannat on pääasiassa hyviä. Joltain osin kannat ovat toki ymmärrettävästi hyvin yleisiä. Koko paketissa on muutama energia-alan näkökulmasta keskeinen teema, jotka läpileikkaavat aloitteita. Haluaisimme kiinnittää näihin huomiota jatkovalmistelussa.

Teknologianeutraliteetti

Komission tiedonannon “Stepping up Europe’s 2030 climate ambition”¹, mukaan kaikissa kunnianhimoisimmissa skenaarioissa (kuva) hyödynnetään varsin laajaa skaalaa eri teknologioita, jotta ilmastoneutraliteetti ja tarvittavat päästövähennykset voidaan saavuttaa.

Figure 5: Energy gross inland consumption



Note: * includes peat, oil shale, ** includes waste

Source: 2000, 2015: Eurostat, 2030-2050: PRIMES model

Paketin jatkovalmistelussa onkin keskeistä kiinnittää huomiota, että kaikki päästövähennysinvestoinnit mahdollistetaan ja niitä yhtälailla edistetään. Valitettavasti komissio on itse unohtanut tämän lainsäädäntötyössään mm. seuraavissa kohdissa:

- Sekä energiatehokkuusdirektiivissä että uusiutuvan energian direktiivissä erilaisia hukkalämpöjä, hiilineutraaleja sekä uusiutuvia energialähteitä tulisi kohdella tasa-arvoisesti.
- Uusiutuvan energian direktiivissä sekä muissa teollisuuden vetyyn ja kaasuun liittyvissä aloitteissa tulee ottaa uusiutuvan vedyn lisäksi huomioon muu hiilineutraali vety yhdenvertaisena
- Energiaverodirektiivin ohjausvaikutuksen tulisi perustua ensisijaisesti päästöihin eikä poliittisiin valintoihin. Erilaisten energialähteiden haittoja tulisi arvottaa mittaamalla ja sääntelemällä niitä mitattuun tietoon perustuen.
- Tukiohjelmien ei tulisi suosia yksittäisiä tuotantomuotoja tai rajata tuotantomuotoja ulkopuolelle ja tukijärjestelmien markkinavaikutuksia tulee minimoida

¹ COM(2020) 562 final, Impact assesment for the communication “Stepping up Europe’s 2030 climate ambition”

Teknologianeutraalius toteutuu päästökaupan kautta tapahtuvassa ohjauksessa hyvin. Tämänkin takia päästökaupan tulee olla keskeisin osa ilmasto- ja energiapolitiittista ohjausta tulevaisuudessa.

Kaukolämmön toimintaedellytykset

Kaukolämpö on Suomessa tärkein lämmitysmuoto ja puolet Suomen kodeista sekä valtaosa julkisista rakennuksista sekä liiketiloista lämpiää kaukolämmöllä. Kaukolämmön toimintaedellytysten kehittäminen on erittäin tärkeää.

- Komission esitykset kaukolämpökuluttajan oikeuksien kehittämisen osalta on hyviä, joten on huolehdittava, että esitys ei liiaksi muutu käsittelyn aikana ja koskisi ainoastaan kuluttajia.
- Esitetty sääntely ei saisi rajoittaa tai estää hiilineutraalien lämmönlähteiden käyttöä. Komission antama esitys energiatehokkuusdirektiivistä ei tätä periaatetta valitettavasti kaikilta osin noudata.
- Energiatehokkuus- ja uusituvan energian direktiiveihin sisältyvät toimenpide-ehdotukset hukkalämmön lähteiden tarkasteluun ja hyödyntämiseen ovat hyviä. Myös kolmansien osapuolten tuottaman lämmön integroimiseksi kaukolämpöverkkoihin on komissiolle esityksiä. Jatkovalmistelussa on huolehdittava, että toimenpiteet eivät muodosta päästötavoitteen kannalta tarpeetonta hallinnollista ja lainsäädännöllistä taakkaa viranomaisille tai yrityksille.
- Energiaverodirektiivissä tulee mahdollistaa myös kaukolämmön tuotannossa käytettävän sähkön alhainen verotaso. Komission esitys ei tältä osin ole yksiselitteinen ja vaatii jatkovalmistelua.
- Uusi liikenteen ja rakennusten päästökauppa on kannatettava, muttei saa aiheuttaa päällekkäisyyttä tai tarpeetonta lisäbyrokratiaa kaukolämpötoimijoille.

Ilmastoneutraalit kaasut

Tulevaisuuden energiajärjestelmässä sekä monien teollisuudenalojen sekä vaikkapa raskaan liikenteen päästövähennyksissä erilaisilla ilmastoneutraaleilla kaasuilla on merkittävä rooli. Vety ja siitä jalostettavat polttoaineet sekä raaka-aineet ovat paitsi päästövähennyskeino, mutta tulevat tuottamaan tulevaisuuden sähköjärjestelmälle joustoa ja energian varastointikapasiteettia. Uusien tuotteiden kehittäminen vaatii paljon tutkimusta ja kehitystä, mutta sen lisäksi kaupallistaminen tulee toteuttaa mahdollisimman kustannustehokkaasti. Tässä olennaista on:

- Vedyn tuotanto elektrolyysillä integroidaan osaksi sähkö-, lämpö-, ja kaasujärjestelmiä sekä markkinoita. Esimerkiksi vedyn tai synteettisten polttoaineiden tuotannossa käytettävälle sähkölle ei tule asettaa tiukkaa lisäisyysvaatimusta, joka pahimmillaan estäisi olemassa olevan markkinan ja infrastruktuurin hyödyntämisen.
- Uusiutuvan energian direktiivin tavoite uusiutuvan vedyn osuudelle teollisuudessa tulee säilyä indikaattorisena
- Kaasu-/vetymarkkinapakettissa ns. monopolitoimijoiden rooli tulee rajata mahdollisimman pieneksi markkinoilla ja markkinan tulee rakentua kilpailuksi

Erityisesti kaasujen osalta on huomattava, että lainsäädäntö täydentyy näillä näkymin joulukuussa, kun komissio antaa esityksensä uudistetusta kaasumarkkinasääntelystä.

Bioenergian käyttöedellytykset

Bioenergia muodostaa EU-tasolla edelleen suurimman yksittäisen uusiutuvan energian lähteen. Suomessa energiayritykset ovat investoineet bioenergian käyttöön merkittävästi viime vuosikymmenen aikana ja bioenergian käyttö perustuu metsätalouden ja teollisuuden sivuvirtoihin. Bioenergian osalta keskeisin direktiivin on uusiutuvan energian direktiivi, jossa säännellään bioenergian kestävyyydestä. Kestävään bioenergiaan viitataan mm. päästökauppadirektiivissä,

energiaverodirektiivissä, energiatehokkuusdirektiivissä sekä taksonomiassa. Siksi on tärkeää, että:

- Kestävästi tuotettu bioenergia tulee jatkossakin olla täysimääräisesti uusiutuvaa energiaa ja kestävyys määritellään uusiutuvan energian direktiivissä.
- Uusiutuvan energian direktiivin tulee mahdollistaa bioenergian kestävyysriskiperusteinen tarkastelu maa- tai hankinta-alueella ilman koko ketjun kattavaa eräkohtaista tarkastelua. Lisääntyvä hallinnollinen taakka ja kustannukset tulee pysyä maltillisina.
- Kestävyysmäärittelyn tulisi perustua metsäsektorin tunnustettuihin määritelmiin.
- Komission esitys päästökaupan kehittämisestä tarjoaa kannusteita hiilidioksidin talteenottoon tai hyödyntämiseen fossiilista polttoainetta käyttävissä laitoksissa. Bioenergiailausten yhteydessä tapahtuvalle hiilidioksidin talteenotolle tai hyödyntämiselle kannusteet ovat epäselvät. Jatkovalmistelussa tulee huolehtia tasa-arvoisemmasta kohte-
lusta.

Lisätiedot: Antti Kohopää, p. 050 344 9265, antti.kohopaa@energia.fi



Olli-Pekka Kuusela, Tero Kuusi, Päivi Puonti

21.10.2021

Eduskunnan suurelle valiokunnalle aiheesta E 97/2021 vp

Lausunto koskien Euroopan komission 55-valmiuspakettia.

1. Yleisiä näkökohtia

EU:n kunnianhimoisten päästövähennystavoitteiden toteuttaminen merkitsee mittavaa muutosta Suomen talouden ja energiantuotannon rakenteisiin. Samanaikaisesti väestön ikääntyminen tuo kasvavia haasteita eläkkeiden ja terveydenhuollon kustannusten kasvaessa suhteessa kansantalouden kantokykyyn. Kireämpi ilmastopolitiikka on välttämätöntä Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi, mutta se tulee toteuttaa tavalla, joka edesauttaa yritysten ja kotitalouksien sopeutumista hiilineutraaliin talouteen ja luo samalla edellytykset kestäväälle kasvulle.

Onkin tärkeää, että nykyisestä ja suunnitelluista päästökauppajärjestelmistä kertyvät huutokauppatulot ohjataan ainakin osittain keventämään olemassa olevia taloutta vääristäviä veroja. Työllisyyttä ja työvoiman sopeutumista voidaan tukea kohdistamalla veronkevennykset työn tarjonnan ja kysynnän kannusteisiin. Kannustinvaikutusten lisäksi verokiilan alentaminen kompensoisi osittain kireämmän ilmastopolitiikan kustannuksia kotitalouksille ja yrityksille.

Komission ehdotuksen mukaan suoraan jäsenmaille kertyvien huutokauppatulojen käyttökohteet tulisi määrätä kohdennetuiksi ilmastotoimien tukemiseen. Näistä toimenpiteistä taloutta vääristävien verojen alentaminen on yksi esitetty vaihtoehto. Tulojen korvamerkintä on valtioneuvoston kannan mukaan ristiriidassa yleiskatteisuusperiaatteen kanssa. Huutokauppatulojen käyttökohteiden määrittely ehdotuksen mukaisesti olisi kuitenkin yksinkertaisempaa ja helpommin ymmärrettävää kuin tulojen siirtäminen jäsenmaiden välillä rahastojen kautta saman päämäärän saavuttamiseksi.

Kestävän kasvun ja uusien investointien näkökulmasta on oleellista, että ilmastopolitiikka ja sen toteuttamisessa käytetty päästökauppajärjestelmä luovat ennakoitavan toimintaympäristön. Sitä tukee tasaisesti voimistuva hiilen hintasignaali. Päästökauppajärjestelmän markkinavakausvarantoon tehtävien muutosten tulee tukea ennakoitavuutta uskottavalla tavalla ja samanaikaisesti kommunikoida päästöluvan tavoitehintatasoa yrityksille ja kotitalouksille sopeutumisen tukemiseksi. Rajut ja yllättävät muutokset ohjauksen voimakkuudessa hintamekanismin kautta altistavat toimijat suuremmille kustannuksille, mikäli sopeutuminen on kesken.

Ennakoitavuuden tulee olla myös keskiössä liikenteen ja rakennusten päästöjen ohjaukseen ehdotetuissa uusissa päästökauppajärjestelmissä. Edullinen ja luotettava sähköntuotanto ja energian varastointi ovat keskeisessä roolissa vähähiilisessä taloudessa, jossa on siirrytty fossiilisista polttoaineista uusiutuviin energianlähteisiin. Yrityksille ja kotitalouksille tulee antaa mahdollisuus etsiä kustannustehokkaita ratkaisuja hiilineutraaliin maailmaan sopeutumiseen.

2. Hiilirajamekanismi (CBAM)

Hiilirajamekanismi on periaatteessa tarpeellinen osa yksipuolisen ilmastopolitiikan kokonaisuutta. Sen avulla EU:n ulkopuolisia maita pyritään painostamaan vähentämään saastuttavaa tuotantoaan. Käytännössä se voidaan kuitenkin toteuttaa monella tavalla, ja toteutustavat luovat erilaisia teknisiä haasteita, hallinnollisia rasitteita sekä oikeudellisia ja poliittisten vastatoimien riskejä. Toteutustavan tulisi olla mahdollisimman tehokas ja toisaalta sen pitäisi pyrkiä tukemaan globaaleja ilmastopolitiikan ratkaisuja. Komission ehdotus ei ole kaikilta osin näiden tavoitteiden mukainen.

Komission ehdottama hiilirajamekanismi on osa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa ja siihen sisältyvää ilmastopoliittista Fit for 55 -lainsäädäntökokonaisuutta. Hiilirajamekanismia ehdotetaan ratkaisuksi EU:n tiukemman ilmastopolitiikan mahdollisesti kärjistämään hiilivuoto-ongelmaan. Päästöjen vähentäminen ei helposti synny ilman rahaa vaativia panostuksia puhtaampiin tuotantoprosesseihin. Samalla saastuttavampi valmistus voi saada kyseenalaista kilpailuetua ja tuotantoa voi siirtyä maihin, joissa ilmastosäädökset ovat väljemmät. Tuloksena on hiilivuotoa.

Hiilirajamekanismi korvaisi vaiheittain nykyisen päästölupien ilmaisjaon toimialoilla, joissa hiilivuoto on nähty mahdollisena riskinä. Päästökauppajärjestelmän ohjausvaikutuksen näkökulmasta ilmaisjaon korvaaminen hiilirajamekanismilla on perusteltua, koska tällöin toimialat, joissa ilmaisjakoa nykyisellään toteutetaan, saisivat selkeämmän kannustimen ohjata investointeja kohti vähäpäästöisempiä tuotantotapoja. Samanaikaisesti hiilirajamekanismi takaa, että myös tuontituotteisiin kohdistuu EU:n päästökaupassa määrittynyt hiilen hinta. Tämä puolestaan toteutettaisiin päästöoikeussertifikaattien muodossa.

Nyt ehdotettu hiilirajamekanismi edustaa suhteellisen suppeaa toteutustapaa, jossa mekanismia testataan aluksi rajoitetulla määrällä päästöintensiivisiä tuotteita, jotka ovat helppoja hallinnoida ja yksinkertaisia tuottaa. Huomioiden erilaiset toteuttamiseen liittyvät haasteet, tämä lähestymistapa vaikuttaa järkevältä. Globaalit tuotantoketjut ovat monimutkaisia, ja laajempi, järjestelmällinen ja kunnianhimoinen, hiilirajamekanismi kohtaa huomattavan työn datan keräämisessä ja hallinnoinnissa. Hiilirajamekanismin esteet ovat todennäköisesti myös juridisesti vähäisimpiä, kun se asetetaan koskemaan vain rajallista määrää tuotteita. Tarkoituksenmukaisuuden ja hyväksyttävyyden kannalta on myös tärkeää, että tuovat yritykset voivat vähentää päästöoikeussertifikaattien ostoon liittyvistä kustannuksista lähtömaissa jo maksetut lainsäädännölliset kustannukset hiilipäästöistä.

Samalla on todettava, että myös suppeaan toteutustapaan liittyy monia merkittäviä ongelmia.

Suppeassakin tapauksessa on vaikeaa mitata mekanismin vaatimaa päästöjen määrää, lähtömaiden sääntelyn tasoa tai mahdollista hiilen hintaa samalla, kun riittävän luotettavan, asianmukaisen ja ajankohtaisen tiedon käyttäminen on onnistuneen toteuttamisen kannalta tärkeää. Käynnistysvaihe, jossa kerätään tietoa päästöistä, toimii osittaisena ratkaisuna. Ehdotuksessa velvollisuus päästötiedon keräämisestä asetetaan tuoville yrityksille, mikä voi vähentää hallinnollista rasitetta. Kun tietoa päästöistä ei yrityksiltä saada, asetettavan oletusarvoisen päästö määrän – tai lisäpreemion – pitää olla riittävän korkea, jotta kannusteita päästöjen raportointiin syntyy. Samalla on todettava, että järjestelmä luo kannustimen päästöjen määrän aliraportointiin, ja siksi tiedon oikeellisuuden tarkistaminen vaatii joka tapauksessa merkittävän määrän viranomaisresursseja.

Myöskään mekanismin rajaaminen ei ole ongelmatonta. Suuret määrät päästöintensiivisiä, tullien piirissä olevia, välituotteita, kuten sähköä ja terästä, käytetään sellaisten lopputuotteiden valmistuksessa EU:n ulkopuolella, jotka eivät ole mekanismin piirissä. Mikäli hiilirajamekanismia ei uloteta näihin lopputuotteisiin, ympäristösääntely voi luoda kilpailuedun saastuttavalle tuonnille EU:hun niiden osalta ja lisäksi (välillisen) hiilivuodon riskiä.

Vaikka huolellisesti suunniteltu hiilirajamekanismi tuontituotteille voisi kompensoida erilaisen ilmasto-
politiikan aiheuttamia vaikutuksia EU:ssa, erot säilyvät kuitenkin edelleen EU:n ulkopuolella, jos vas-
taavasti kunnianhimoista ilmastopolitiikkaa ei harjoiteta siellä. Globaalin ilmastopolitiikan näkökul-
masta on tehotonta, jos EU:n ulkopuoliset maat alkavat käyttää aiempaa enemmän päästöintensiivisem-
piä omia tuotteitaan, joille ei synny sellaisia hiilikustannuksia, joita EU:n omat tuottajat kohtaavat il-
mastopolitiikan vuoksi. On luultavaa, että markkinoiden jakautuminen vähentäisi tullin ilmastovaiku-
tuksia merkittävästi. Komplementtaarisia veroinstrumentteja tai suoria tukia on syytä harkita täydentä-
vänä ratkaisuna ilmaisjaollisille päästöoikeuksille tilanteissa, joissa EU:ssa tuotettu päästöiltään puh-
taampi tuote korvautuu kansainvälisillä markkinoilla päästöintensiivisemmällä tuotteella EU:n kireäm-
män ilmastopolitiikan seurauksena.

Joka tapauksessa hiilirajamekanismin taloudellinen ja ympäristöllinen vaikutus olisi todennäköisesti
pieni sekä komission laskelmien että Etlan johtaman VN TEAS hankkeen¹ tulosten perusteella. Suppean
hiilirajamekanismin toteuttaminen olisi siten enemmän vain signaali EU:n päättäväisyydestä vastata il-
masto- ja hiilivuoto-ongelmaan kuin varsinainen ratkaisu niiden korjaamiseksi.

Hiilirajamekanismin pienen vaikutuksen vuoksi EU:n pitäisi suunnitella mekanismi niin, että se vahvis-
taa monenkeskistä yhteistyötä ilmastomuutosta vastaan vahingoittamatta kehitystä YK:n ilmastokonfe-
renssissa ja ottamatta käyttöön menetelmiä, jotka vaikuttavat olevan kansainvälisten velvoitteiden ja
sääntöpohjaisen kansainvälisen järjestelmän vastaisia.

Erityisesti, jos EU ottaa käyttöön hiilirajamekanismin rahoittaakseen elpymispakettia tai jostain muusta
ilmastoon liittymättömästä syystä, joka on WTO:n sääntöjen vastainen, se heikentää EU:n uskottavuutta
kansainvälisessä ilmastoyhteistyössä, ml. tulevassa UNFCCC COP26:ssa. Vastatoimet ja välttämistoi-
menpiteet kuten vientitukiaiset alkuperämaissa neutraloisivat nopeasti hiilirajamekanismin mahdolliset
taloudelliset hyödyt. Myös tästä syystä on oltava hyvin varovainen erityisesti sen suhteen, että hiiliraja-
mekanismi voisi toimia EU:n budjettivarojen lähteenä.

3. Sosiaalirahasto

Päästövähennystavoite on EU-tasolla yhteinen, ja se sitoo jokaista jäsenmaata eurooppalaisen ilmasto-
lain nojalla. Ilmastomuutoksen pitkän aikavälin kustannukset ovat erilaisia eri maissa, mutta myös il-
mastomuutoksen vastaiset toimet maksavat. Koska talouden rakenteet ja yhteiskuntien muutostarpeet
hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi ovat erilaisia eri EU-maissa, myös päästöjen vähentämisen
kustannukset vaihtelevat maittain - esimerkkeinä teollisuuden investointitarpeet puhtaamman teknolo-
gian käyttöönottamiseksi, kotitalouksien lämmitysjärjestelmien uudistamiseksi ja rakennusten energia-
tehokkuuden parantamiseksi.

Ilmastomuutoksen vastaisista toimista yrityksille aiheutuvat lisäkustannukset maksavat viime kädessä
kuluttajat ja kotitaloudet. Komission 55- valmiuspaketissa pyritään jakamaan ilmastotavoitteiden edis-
tämisestä aiheutuvia kustannuksia jäsenmaiden kesken niiden suhteellisen vaurauden perusteella. Käy-
tännössä tämä toteutettaisiin perustamalla kokonaan uusi ilmastotoimien sosiaalirahasto.

Ilmastotavoitetta edistettäisiin laajentamalla päästökauppaa liikenteeseen ja rakennuksiin. Tästä aiheu-
tuksi lisäkuluja kotitalouksille, mutta samalla lisätuloja jäsenvaltioille. Komission ehdotuksessa jäsen-
maat luovuttaisivat osan uuden päästökaupan huutokauppatuloista EU:n omiksi varoiksi uuteen rahas-
toon, josta ne jaettaisiin edelleen jäsenvaltioille pienituloisten kansalaisten tukemiseksi.

Vähävaraisia kansalaisia olisi mahdollista tukea myös päästökaupan lisätuloilla kansallisesti. Sen sijaan,
että jäsenmaat ohjaisivat osan päästökaupan huutokauppatuloista EU:lle ja edelleen jaettavaksi

¹ "Carbon Border Adjustment Mechanisms and Their Economic Impact on Finland and the EU", valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:22

jäsenmaiden kesken, nämä lisätulot kukin jäsenmaa voisi ohjata omien kansalaistensa tukemiseksi ilman, että päästökauppatuloja tarvitsee kierrättää uuden EU-tason rahaston kautta.

Lisäksi EU:n Next Generation EU:n (NGEU) ja sen elpymis- ja palautumistukivälineen kautta jäsenmaat tukevat jo nyt toistensa vihreää siirtymää. Komission ehdottamalla sosiaalisen siirtymän rahastolla vihreästä siirtymästä aiheutuvia kustannuksia tasattaisiin vielä enemmän jäsenmaiden kesken. Tulojen tase EU-tasolla jäsenmaiden suhteellisen vaurauden perusteella tarkoittaisi todennäköisesti Suomelle suurempaa maksuosuutta ja siten myös muiden EU-maiden päästövähennysten kustantamista.

Elpymis- ja palautumistukivälinettä varten otetut EU:n lainat on myös tarkoitus maksaa takaisin EU:n uusilla omilla tulonlähteillä, kuten päästökaupan huutokauppatuloilla. Mikäli nämä tulot käytetäänkin ilmastorahaston tulonsiirtoihin, edellyttäisi EU:n lainojen takaisinmaksu joko lisää uusia tulonlähteitä EU:lle tai jäsenmaiden maksuosuuksien kasvattamista.



SUOMEN
ILMASTOPANEELI
The Finnish Climate
Change Panel

55-valmiuspaketti

Markku Ollikainen
Ilmastopaneelin puheenjohtaja

Suomen näkemys

- Paketti on kokonaisuus, joka tähtää väh. 55% vähennystavoitteen saavuttamiseen
 - E-kirjeen korostukset: 55 % saavuttaminen ja ylittäminenkin turvattava, toimiin ryhdyttävä kiireellisesti, ristikkäisvaikutukset otettava huomioon
- Ilmastopaneeli tavoitteesta
 - *Suomen korostukset ovat perusteltuja, ml. 55% ylittäminen*
 - Ilmastopaneelin EU:lle johtama globaalisti reilu ja Pariisin sopimuksen mukainen päästövähennys EU:lle olisi 63%
 - Suomen on syytä valvoa, että pakettia ei vesitetä

Ilmastopakettin pääkomponentit

Päästöpolitiikka: paketin ydin

- Hiilidioksidin hinnoittelun laajentaminen {tieliikenne & lämmitys; laivaliikenne}
- Täydentävän sääntelyn voimistaminen {energiatehokkuus, autot}
- Maankäyttösektorin nettonielutavoitteen nosto {220 Mt → 310 Mt}
- Hiilirajamekanismin käyttöönotto

Kilpailukykyä ja innovaatioita voimistava politiikka

- Tutkimus- kehitys ja innovaatiotoiminta
- Vahva panostus vetytalouteen

Sosiaalipolitiikka – oikeudenmukainen siirtymä

- Siirtymän tuet & poliittinen hyväksyttävyys

Paketti Suomen kannalta

- Tukee Suomen tavoitteiden saavuttamista
- Omia toimia silti tarvitaan kansallisten tavoitteiden saavuttamiseksi

Arvioita Suomen kannalta

Päästökauppa – EU ETS

- Tänne olisi pitänyt kohdistaa suurempi osa päästövähennyksistä

Liikenteen ja lämmityksen päästökauppa

- Poliittinen läpimeno ja arkkitehtuuri epäselvä & tulee käyttöön myöhään (2026 jälkeen);
 - Apu Suomen taakanjakosektorin päästövähennyksiin pieni, liikenteen kansallisen päästökaupan valmistelu tarpeen
 - Voi syntyä hallinnollisesti päällekkäistä ohjausta; yhteensopivuuden varmistaminen tarpeen
- Paneelin alustavaa analyysia liikenteen päästökaupasta
 - Päästökaupalla saatavissa 1 Mt vähennys joko etu- tai takapainotteisena tai lineaarisena vähennyksenä
 - Yhdistelmänä sähköistymisen tuki ja päästökauppa tuottaa kustannusvaikuttavan ratkaisun

Arvioita Suomen kannalta

Lentoliikenteen päästökauppa ja CORSIA

- Päästöjen vähentäminen **suuri haaste** lyhyellä aikavälillä
- Paljon päällekkäistä ohjausta: päästöoikeuksien jaon supistaminen, sekoitevelvoite, energiaverouudistus, CORSIA:n soveltaminen
- Huolellinen analyysi puuttuu

Laivaliikenteen päästökauppa (2023)

- Erittäin tähdellinen aloite; Suomen korostus talvimerenkulusta perusteltu
- Päästövähennyskeinoja on ja uudet liiketoimimahdollisuudet jääneet huomaamatta: LNG & biokaasu laivoissa, uudet polttoaineratkaisut (ammoniakki & Wärtsilä)

Arvioita Suomen kannalta

Hiilirajamekanismi

- Kannatettava aloite (uhkapisteenä tai todellisena);
- Nostaa kustannuksia

Nielutavoite

- Suomen oma nielutavoite korkeampi kuin EU:lta tuleva
- Meillä huolehdittava nielua vahvistavista toimista (metsän kasvu, maaperäpäästöt, metsäkato)

Suomen 2035 hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen

- Paketti tukee Suomen kansallisen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista
- Tasoittaa kilpailu- ja kustannustilannetta suhteessa vähemmän kunniahimoisiin maihin

Suomen neuvottelupositio

- Päästökauppasektorin (EU ETS) kautta tavoiteltavien päästövähennysten määrän kasvattaminen
- Taakanjakosektorin päästövähennyksiä tulisi saada aikaan myös EU-tasolla. Esimerkki: autonvalmistajille kohdennettavat tiukemmat CO₂-päästöraja-arvot
- Metsä- ja LULUCF-tavoitteet: Suomen kannattaisi tukea metsien ja biomassan kestäväen käytön edistämistä.

Kommentti U-kirjeisiin tähän saakka

- Kaikki U-kirjeet valmisteltu sektorinäkökulmasta
- EU:lla paljon ristiin vaikuttavia toimia
- Ehdotus: *Valtioneuvoston kanslian tulisi tuottaa kokonaisvaltainen arvio paketista, että ei olisi huomiotta jääviä yllättäviä vaikutuksia*



SUOMEN
ILMASTOPANEELI
The Finnish Climate
Change Panel

**E 97/2021 vp. Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een:
Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta.**

Suuri valiokunta 22.10.2021.



Suomen Ilmastopaneeli

Ilmastopaneelin puheenjohtaja Markku Ollikainen, sihteeristö Marianne Leino & Sally Weaver

55-valmiuspaketin sisältö ja tavoitteet

55-valmiuspaketin ehdotuksilla toimeenpannaan EU:n ilmastolailla asetetut velvoitteet vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %:lla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU-tasolla vuoteen 2050 mennessä. Komission tiedonanto sisältää yleiskatsauksen paketin toimiin ja tavoitteisiin.

Yleisiä huomioita

Ilmastopaneeli esittää alla huomioita komission 55-valmiuspaketista ja joistakin sen osista. Valtioneuvosto laatii 55-valmiuspaketissa esitetyistä lainsäädäntöehdotuksista erilliset U-kirjelmät, joissa käsitellään tarkemmin Suomen kantoja kyseisiin ehdotuksiin. Näiden U-kirjelmien yhteydessä Ilmastopaneeli on valmis esittämään yksityiskohtaisimpia arvioita aloitteista ja Suomen kannoista niihin. Joistakin aloitteista Ilmastopaneelia on pyydetty jo lausumaan muihin valiokuntiin tai jaostoihin. Linkit annettuihin lausuntoihin löytyvät alaviitteistä.

Valtioneuvoston E-kirjeessä koskien komission tiedonantoa koko 55-valmiuspaketista korostetaan Suomen näkemyksinä lähinnä kolmea seikkaa: ilmastotoimilla tulee turvata, että 55 % vähentäminen saavutetaan tai ylitetään, toimiin ryhdytään kiireellisesti ja että erilaiset ristikkäisvaikutukset otetaan valmiuspaketissa huomioon.

Ilmastopaneeli arviot tiivistetysti

1. Komission esittämä 55-valmiuspaketti on kokonaisuus, joka nostaa EU:n ilmastotoimien kunnianhimoa. Asetettu vähintään 55 % päästövähennys on syytä tulkita minimitasoksi, jota EU:n tulisi globaalin vastuunsa huomioiden korottaa. Ilmastopaneelin tekemän globaaliin päästöbudjettiin perustuvan oikeudenmukaisuustarkastelun¹ mukaan EU:lle globaalisti reilu ja 1,5 asteen tavoitteen mukainen päästövähennys vuodelle 2030 olisi vähintään 63 %.
2. Se, päästäänkö esitetyillä toimenpiteillä vähintään 55 % päästövähennysten tasoon, riippuu 55-valmiuspaketin kokonaisuudesta. Paketin ytimessä ovat sekä hiilidioksidin hinnoittelun laajentaminen kattamaan laajemmin fossiilisia päästöjä (mukaan lukien päästökaupan laajentaminen liikenteeseen, rakennusten lämmitykseen ja merenkulkuun) että vahvemmat sääntelypolitiikan keinot koskien muiden muassa uusiutuvaa energiaa, energiatehokkuutta ja autojen hiilidioksidipäästöjä. Päästöpolitiikkaa täydentävät innovaatioiden tukeminen, koulutus sekä globaalin yhteistyön tiivistäminen ja hiilirajamekanismin mahdollinen käyttö. Arkkitehtuurin toisella puolen on EU:n hiilinieluja koskevan tavoitteen nostaminen 310 Mt CO₂-ekv vuoteen 2030 mennessä. Sosiaalisesti oikeudenmukainen siirtyminen on valmiuspaketin läpikulkeva teema. Paketti on kokonaisuus, joten Suomen tulee neuvotteluissa pitää huoli, että jos kunnianhimoa toisaalla vesitetään, se toisissa ehdotuksissa kiristyy.
3. EU:n kiristytävä ilmastopolitiikka auttaa osaltaan myös Suomea saavuttamaan kansalliset päästövähennystavoitteensa. Mikäli EU:n ilmastopolitiikka ei kuitenkaan kaikilla aloilla tehoa

¹ Ollikainen, M., Weaver, S. ja Seppälä, J., 2019. *An approach to NDCs consistent with the Paris Agreement and climate science: application to Finland and the EU*. Suomen Ilmastopaneelin raportti 7/2019

riittävästi tarvittavassa aikataulussa, pitää kansallisen politiikan avulla varmistaa Suomen tavoitteiden mukaisella hiilineutraalisuuspolulla eteneminen.

4. **Päästökauppa** on osoittanut tehokkuutensa teollisuuden ja energiantuotannon päästöjen alasajossa ja hintasuhteiden muuttamisessa suosimaan puhtaita ratkaisuja ja innovaatioita, kunhan päästökatto on saatu kohdalleen. Ilmastopaneeli katsoo, että EU:n päästövähennyksestä olisi pitänyt kohdistaa esitettyä suurempi osa päästökauppasektorin vähennykseksi. Nykyinen ehdotus ei ole ilmastopolitiikan kustannustehokkuusperiaatteen mukainen, koska päästöjen vähentämisen rajakustannus taakanjakosektorilla on karkeasti kaksinkertainen päästökauppasektoriin nähden. Valtioneuvosto on ehdottanut taakanjakosektorin tavoitteiden saavuttamiseen käytettäväksi joustoja kustannustehokkuuden nimissä. Ilmastopaneeli katsoo, että toisin kuin päästökauppasektorin ns. one off –jousto, LULUCF-sektorin joustoihin nojautuminen on riski, koska niiden saaminen käyttöön on epävarmaa.
5. **Päästökaupan laajentaminen.** Päästökaupan laajentaminen liikenteeseen ja rakennusten lämmitykseen vaatii vielä yksityiskohtien lähempää tarkastelua. On epävarmaa, kuinka paljon apua kaavailtu päästökauppa toisi Suomen omien liikenteen ja lämmityksen päästöjen vähentämiseen, mutta todennäköistä on, ettei se riitä ajamaan päästövähennyksiä tarpeeksi tehokkaasti, jotta kansalliset ja taakanjakosektorin tavoitteet voitaisiin saavuttaa. Suomen ei tule näiden EU:n politiikkatoimien myötä lopettaa omien kansallisten taakanjakosektorin politiikkatoimien valmistelua ja käyttöönottoa. Myös liikenteen (ja mahdollisesti lämmityksen) kansallisen päästökaupan valmistelu tarvittaessa käyttöön otettavaksi ja yhteensovittaminen EU:n ohjauskeinojen kanssa on tarpeen. Ilmastopaneelin alustavien tarkastelujen valossa kansallinen tieliikenteen päästökauppa on toteuttavissa kustannustehokkaasti, ja niin että päästöjä saataisiin sen avulla leikatuksi 1 Mt CO₂-ekv. luokkaa vuoteen 2035 mennessä. Liikenteen päästökauppa toimii juuri ilmastoperusteisen päästökaton takia selkeämmin kuin liikennepolttonesteiden veroinstrumentti. Lisäksi sen päästökatto voidaan virittää joko etu- tai jälkipainotteisesti tai lineaarisena vähennyspolkuna. Jälkipainotteisuus laskee kustannuksia, sillä sähköistä ja energiatehokkaampaa liikennettä ehtii tulla markkinoille, jolloin sopeutumiskustannukset laskevat.
6. **LULUCF-sääntely.** Komissio ehdottaa EU:n kasvihuonekaasujen nettopoistumia koskevaksi tavoitteeksi LULUCF-sektorilla 310 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia vuonna 2030. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää EU:n nettonielun kehityksen suunnan kääntämistä pienenevästä nielusta merkittävästi kasvavaksi. Suomelle LULUCF-asetusehdotuksessa kaavailtu vuoden 2030-tavoite -17,8 Mt CO₂-ekv. jää kuitenkin alhaiseksi suhteessa Suomen ilmastopolitiikan tarpeisiin, joten kansallisen hiilineutraalisuustavoitteen takia Suomen tulee huolehtia asetusehdotusta suuremman nettonielun aikaansaamisesta kansallisesti. Ilmastopaneeli on suosittanut ilmastolakiin kirjattavaksi Suomen nettonielutavoitteeksi -21 Mt CO₂-ekv. vuonna 2035.² On myös huomioitava, että komission Suomelle esittämä nettonielutavoite vuodelle 2030 on EU-maiden vertailussakin katsottuna alhainen. Tämä tavoite on huomattavasti korkeampi Ruotsissa, Espanjassa, Puolassa, Italiassa, Ranskassa, Saksassa, ja Romaniassa.³
7. **Taakanjakosektorin** kansallisen tavoitteen noustessa komission esittämään 50 prosenttiin, pitää Suomen kiristää merkittävästi taakanjakosektorin ilmastopolitiikkaansa. Arvioiden⁴ mukaan nykytoimien valossa edes nykyistä taakanjakosektorin 39 prosentin kansallista päästövähennystavoitetta vuodelle 2030 ei välttämättä saavutettaisi. -50 % päästövähennysten

² Suomen ilmastopaneeli, 2021. *Ilmastolakiin kirjattavat pitkän aikavälin päästö- ja nielutavoitteet – Ilmastopaneelin analyysi ja suositukset*. Suomen ilmastopaneelin raportti 1/2021. Saatavissa: https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2021/02/ilmastopaneelin-raportti_ilmastolain-suositukset_final.pdf

³ Suomen ilmastopaneelin lausunto LULUCF-asetusehdotuksesta maa- ja metsätalousvaliokunnalle 19.10.2021 https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2021/10/Asiantuntijalausunto-U-49_2021-vp-LULUCF_MMV.pdf

⁴ HIISI-WEM-skenario: Energiajärjestelmän ja kasvihuonekaasupäästöjen kehitykset, kuva 23 <https://www.hiisi2035.fi/wp-content/uploads/2021/07/HiisiWEM-9-7-2021.pdf>

saavuttaminen taakanjakosektorilla Suomessa on kuitenkin mahdollista. Ilmastopaneeli toimitti syksyn budjettiriiheen joukon politiikkaehdotuksia, joilla Suomi voisi saavuttaa –50 % tavoitteen taakanjakosektorilla - ilman maankäyttösektorin epävarmoja joustoja⁵.

8. **Kestävien polttoaineiden edistäminen.** Lento- laiva- ja raskaan liikenteen osalta Suomen tulee jouduttaa päästöttömien polttoaineiden, erityisesti sähköpolttoaineiden markkinan kehittymistä. Tässä suhteessa komission esitykset sekä lento- että meriliikenteen kestävien polttoaineiden kehityksen tukemiseksi ovat kannatettavia, kuten valtioneuvosto on tunnistanut. Sekoitevelvoitteella joudutetaan niin kestävien biopolttoaineiden kuin synteettisten uusien polttoaineiden markkinoille tuloa. Tällaisten ohjauskeinojen luominen on tarpeen ja hyödyllistä silloin, kun päästökaupan ohjaus osoittautuu liian heikoksi tai arvioidaan, että kysynnän voimistaminen luo merkittävää teknologista edistystä uusiutuvien polttoaineiden tuotantoon. Nämä aloitteet voivat yhdessä vahvistaa markkinaa ja auttaa toinen toisiaan kestävien polttoaineiden markkinan kasvattamisessa. Samaan aikaan tieliikenteen henkilöautokannan sähköistämisen jouduttaminen on tärkeää, ettei rajallisesti ainakin toistaiseksi saatavana olevaa kestävien polttoaineiden kysyntää siirry sinne, missä muitakin skaalautuvia ratkaisuja on olemassa.⁶ Biokaasulla ei näillä näkymin ole roolia henkilöautoliikenteen päästöjen vähentämisessä eikä sen yleistymisen ole varmaa liioin raskaassa liikenteessä. Biokaasulle voi sen sijaan olla kysyntää paitsi teollisuudessa myös päästökaupan alaisessa laivaliikenteessä, jossa LNG on saanut suurempaa jalansijaa.
9. **Uusiutuvan energian direktiivin muutos.** Biomassan käyttöön kohdistuu energiamurroksen myötä suuria paineita EU-tasolla, joten tarkempaan sääntelyyn on tarvetta. Paineita biomassan käyttöön syntyy, kun biomassan käytöllä korvataan fossiilista energiaa esimerkiksi polttoaineissa, lämmityksessä ja teollisuudessa. Yhtälön ratkaiseminen niin, että huolehditaan sekä kasvavasta uusiutuvan energian tarpeesta että hiilinielujen lisäämisestä ja monimuotoisuuden turvaamisesta edellyttää sellaisten rakenteiden luomista, jotka ohjaavat biomassan kestävästä käyttöä. RED II:n uudistuksilla pystytään vaikuttamaan kestäväns metsätalouden kehitykseen myös EU:n ulkopuolella. Jos asiat jätetään liiaksi jäsenvaltioiden oman päätöksenteon varaan, ei saada samanlaista vaikuttavuutta globaalisti. Tarvitaan EU-tason pelisääntöjä sekä sisämarkkinoille että tuontipuulle kansainvälisiltä markkinoilta. Tämä on myös Suomen edun mukaista. Suomi selviää komission ehdottamista velvoitteista, eikä niitä ole syytä vastustaa vain siitä syystä, että ne aiheuttaisivat tarvetta muuttaa tai lisätä kansallista sääntelyä.⁷
10. **Energiatehokkuus.** Julkisten rakennusten energiatehokkuusvaatimuksia tarkasteltuna vaikuttaa siltä, että valtioneuvosto on tulkinnut 3 % veloitteen tasovaatimuksen virheellisesti, niin että uudisrakentamiselta vaadittaisiin lähes nollaenergiatasoa. Paneelin näkemyksen mukaan ehdotuksessa tarkoitetaan EPBD direktiivin mukaista kustannusoptimaalista lähes nollaenergiarakennuksen tasoa, joka voi olla erilainen uusille ja laajamittaisesti korjattaville rakennuksille. Suomessa onkin säädetty laajamittaisesti korjattaville rakennuksille helpommin saavutettavat energiatehokkuuden vaatimukset verrattuna uudisrakentamisen lähes nollan vaatimuksiin. Tästä johtuen korjauksen 3 prosentin vuosivaatimus voi osoittautua taloudellisesti kohtuulliseksi, mutta kustannuslaskelmat on hyvä laatia uudelleen tästä lähtökohdasta.
11. **Neuvottelutavoitteista.** Suomen neuvottelupositiossa olisi tärkeää kasvattaa päästökauppasektorin (EU ETS) kautta tavoiteltavien päästövähennysten määrää. Samoin neuvotteluissa tulisi pyrkiä varmistamaan, että Suomelle haastavan taakanjakosektorin päästövähennyksiä saadaan aikaan myös EU-tasolla. Esimerkiksi liikenteen

⁵ Suomen ilmastopaneeli, 2021. *Ilmastopolitiikka, hiilineutraaliustavoite ja budjettiriihi 2021 – ajatuksia ja ehdotuksia*. Suomen ilmastopaneelin muistio. Saatavissa:

https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2021/09/Budjettiriihi-ja-ilmastopolitiikka_ilmastopaneelin-muistio.pdf

⁶ Tarkemmin Ilmastopaneelin näkemyksiä Refuel EU Aviation –aloitteesta talousvaliokunnalle toimitetusta lausunnosta. https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2021/10/Asiantuntijalausunto-U-50_2021-vp-RefuelEU-Aviation_TaV.pdf

⁷ Ilmastopaneelin lausunto uusiutuvan energian direktiivin uudistuksesta ympäristövaliokuntaan 13.10.2021. https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2021/10/Asiantuntijalausunto-U-59_2021-vp-RED_YmV.pdf

päästövähennyksien aikaansaaminen autonvalmistajille kohdennettavilla tiukemmilla CO₂-päästöraja-arvoilla on tehokas päästövähennystoimi sekä meillä, että myös EU-tasolla. Laivaliikenteen päästökaupassa talvimerenkulun huomioiminen päästöoikeuksien alkujaon kasvattamisen, eikä päästökaupan kunnianhimon laskun, kautta on hyvin perusteltu tavoite. Metsä- ja LULUCF-tavoitteiden osalta Suomen kannattaisi tukea metsien ja biomassan kestäväen käytön edistämistä. Suomelle LULUCF:n ja REDin kautta esitetyt tavoitteet ovat edullisia, ja kansallisesti ollaan joka tapauksessa sitouduttu esimerkiksi tiukempaan nettonielutasoon. Kestävä metsäpolitiikka EU-tasolla on myös Suomen etu. Suomen tulisi neuvotteluissa tuoda esiin, että EU-tason sääntely on perusteltua, mikäli halutaan kuunnella tieteen viestejä siitä, kuinka tärkeää on huolehtia monipuolisista metsien hyödyistä, kuten biodiversiteetista ja hiilensidonnasta.

Suuri valiokunta

Lausuntopyyntö: E 97/2021 vp

55-valmiuspaketin U-kirjeet

Kuntaliitto kiittää mahdollisuudesta lausua Euroopan komission 14.7.2021 julkistaman 55-valmiuspaketin ehdotusten johdosta laadituista Suomen kannanotoista.

Yleisiä huomioita 55-valmiuspaketista

Kuntaliiton näkemyksen mukaan Fit for 55 -ilmastopaketti (FF55) on monin tavoin merkittävä. Ehdotuksista osa vaikuttaa kuntiin suoraan ja osa epäsuorasti. Lainsäädännön päivittämisen tulisi tukea kuntien omia ilmastotavoitteita, ja auttaa kuntia vähentämään muun muassa rakennetun ympäristön ja liikkumisen päästöjä ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestäväällä tavalla. EU:n tulisi kuitenkin jättää yksityiskohtainen keinojen valinta ja käytännön toteutus jäsenvaltioille, jotta ratkaisut voidaan valita paikalliset olosuhteet huomioiden.

Energia- ja ilmastotyössä on tärkeää osallistaa jäsenmaiden alueellisen ja paikallisen tason yksityiset ja julkiset toimijat, jotta varmistetaan toimenpiteiden tehokkuus ja hyväksyttävyys. Ilmastopakettien laajuus ja yleisemminkin ilmastopolitiikan monimutkaisuus on uhka sen läpinäkyvyydelle ja vaikuttavuudelle. Kokonaisuuden hallinta, yhteisvaikutuksen tunnistaminen ja tehokkuuden varmistaminen on vaativaa, mihin yhteiskunnallisessa keskustelussa on hankala ei-asiantuntijoiden osallistua mielekkäästi ja vaikuttaa politiikan hyväksyttävyyteen.

Kuntaliitto painottaa, että ohjauskeinojen päällekkäisyyttä tulisi välttää. Esimerkiksi päästökaupan mahdollisesti laajentuessa on huomioitava, että taakanjakosektorin tavoitteet ja toimenpiteet eivät jää päällekkäiseksi ohjaukseksi.

Nopeassa siirtymässä on jatkuvasti kiristyvien ohjauskeinojen vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointiin ja seurantaan resurssoitava, jotta korjausliikkeitä tulee tehtyä perustellusti ja oikea-aikaisesti.

Kuntaliitto pitää ensiarvoisen tärkeänä, että paketin tavoitteita tukevien paikallisten investointien resurssoinnista huolehditaan, rahoituksen hallinnollinen taakka pidetään vähäisenä ja eri rahoitusmuotoja koordinoidaan. Esim. rakennusten energiaremonttien



rahoitusinstrumenttien kirjo on huomattavaa, ja useat EU:n eri ilmastotyökalut tukevat rakennusten energiatehokkuuden parantamisesta (https://europa.eu/climate-pact/about/priority-topics/green-buildings_en). Erilaisia instrumentteja tarvitaan, mutta rahoitusympäristön monimutkaistumista ja hallintokustannusten kasvamista tulee välttää.

Kuntaliiton näkemyksen mukaan EU:n tulisi keskittyä EU-laajuisten päästövähennystavoitteiden asettamiseen ja jäsenvaltioiden energia- ja ilmastotyön tukemiseen. Tavoitteeksi on syytä asettaa ensisijaisesti kasvihuonekaasujen vähentäminen yhdessä energian toimitusvarmuuden ja kohtuuhintaisuuden kanssa, mutta päästövähennyskeinojen valinta olisi syytä jättää jäsenvaltiotasolle. Lisäksi EU:n rooliin sopii valvoa asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Yksittäisiä huomioita FF55-kannanotoista

U 48/2021: Energiatehokkuusdirektiivi (EED)

Kuntaliitto pitää tärkeänä energiatehokkuuden edistämistä ja energiatehokkuutta keino-
nona vähentää myös päästöjä. Energiatehokkuutta koskevat vaatimukset eivät kuitenkaan saa vaikeuttaa päästövähennystavoitteiden saavuttamista vaikuttavasti ja kustannustehokkaasti tavalla, joka on myös sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä. ”Energiatehokkuus ensin” -periaatteen sijasta valmiuspaketin valmistelussa olisi syytä korostaa vahvemmin ”Päästöttömyys ensin” -periaatetta.

Energia- ja ilmastotyötä tehdään nykyään paljon eri sektoreilla vapaaehtoisesti, esimerkkinä kuntien energiatehokkuussopimukset ja ilmastosuunnitelmat. Tämä kehitys pitäisi ottaa huomioon ohjauskeinoja mietittäessä. EU-tasolla pitäisi nykyistä paremmin ottaa huomioon jäsenmaissa jo toteutetut toimenpiteet ja asettaa tiukemmat velvoitteet niille maille, joissa energiatehokkuustyö on vasta alkuvaiheessa ja joissa myös vaikuttavat toimenpiteet ovat kustannustehokkaimpia.

Seuraavassa on kuvattu kuntasektorin näkökulmasta eräitä EED-luonnoksen keskeisiä seikkoja.

Julkisen sektorin johtoschema energiatehokkuudessa (EED: Artikla 5)

Julkiselle sektorille (public bodies) ehdotettu sitova 1,7 % energian loppukäytön vuotuinen vähentämistavoite on kova. Muita kovempi vaatimus ei tietävästi perustu tutkittuun tietoon siitä, vauhdittaako julkisen sektorin kovempi vaatimustaso todellisuudessa kehitystä yksityisellä sektorilla. Vaatimuksen merkitys ja toteutettavuus jäävät epäselviksi.



Julkisten elinten rakennukset esimerkkinä (EED: Artikla 6)

Julkisen sektorin rakennusten vuotuinen pakkosaneerausvelvoite (3 % kokonaispinta-alasta) ei tue kuntien suunnitelmallista omaisuudenhallintaa. Energiatehokkuutta parannetaan tehokkaimman osana aktiivista kiinteistöjen ylläpito- ja korjaustoimintaa, johon sisältyy toteutusvaihtoehtojen analysointi suhteessa kiinteistökannan energiatehokkuustavoitteisiin. Vaatimus lähes nollaenergiarakennuksen energiatehokkuudesta johtaisi karkean tarkastelun perusteella noin 3,6 miljardin euron vuotuisiin peruskorjauksen lisäinvestointeihin verrattuna nykyiseen peruskorjausten tasoon. Energiansäästö olisi vastaavasti vain noin 10–15 milj. euroa/vuosi.

Erillisten energiatehokkuusperuskorjausten tekeminen ei siten yleensä ole kustannustehokasta eikä se myöskään ole päästöjä vähentämiskeinona tehokas (U-kirje: 0,02–0,03 milj. t CO₂/vuosi). Energiatehokkuuden parantaminen on sen sijaan luonteva osa rakennuksen käyttötarkoituksen muutoksen tai rakennuksen huonon kunnon takia tehtävää peruskorjausta.

Vaatimus peruskorjauksesta lähes nollaenergiarakennuksen tasolle on direktiivin tiukan soveltamisalan takia monissa rakennuksissa teknisesti hyvin vaikeaa ja lisää hoidusta purkaa rakennus. Seurauksena oleva vanhojen rakennusten ”purkuaalto” ei tue EU:ssa tavoiteltua peruskorjausten kaksinkertaistumista vuoteen 2030 mennessä.

Kuntaomisteisten yhtiöiden (omistusosuus vähintään 50 %) asema on epäselvä. Velvoite ei koskisi yksityisiä hoivakoteja, päiväkoteja ym. kunta-alan palveluntuottajia, mikä saattaisi julkiset ja yksityiset toimijat eriarvoiseen asemaan.

Kuntaliiton mielestä pakollinen julkisten rakennusten peruskorjausvelvoite on poistettava energiatehokkuusdirektiivistä.

Julkiset hankinnat (EED: Artikla 7)

Energiatehokkuustavoitteen asettaminen myös julkisen sektorin hankkimille rakennuksille on periaatteessa kannatettava asia, mutta kuntien käyttöön soveltuvien rakennusten alueelliset ja paikalliset tarjontaerot ovat suuria Suomessa ja muissakin jäsenmaissa. Vaatimus voi johtaa mahdolltomiin tilanteisiin (peruskorjausvaatimus ennen vuokrausta tai kauppaa). Sen vuoksi vuokrattavien kiinteistöjen energiatehokkuusvaatimusten pitäisi olla vain ohjeellisia. Julkisia hankintoja koskevia rakennusten energiatehokkuusvaatimuksia (Annex IV) pitää soveltaa vain uusiin rakennuksiin.

Renkaita koskevissa vaatimuksissa (Annex IV) on voitava ottaa huomioon myös talviominaisuudet (lumi- ja jääpito).



U 51/2021 vp: Meriliikenteen vaihtoehtoiset polttoaineet

Meriliikenteen ja satamien osalta FF55 -paketti on monitahoinen kokonaisuus, jonka eri elementtien keskinäisistä yhteisvaikutuksista (esim. suhde päästökauppaan ja jakeluinfra-asetuksen päivitykseen) ja mahdollisista ristiriitaisuuksista tulisi muodostaa kattava kuva Suomen tavoitteiden pohjalle. Toimenpiteiden tulisi olla päästöjen kannalta oikein kohdennettuja, mahdollisimman markkinaehtoisia ja aidosti vaikuttavia, eivätkä ne saa heikentää Suomen suhteellista kilpailukykyä.

U 52/2021 vp: Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-normit

Ajoneuvojen sähköistyminen tukee liikenteen päästöjen vähentämistä tavoitteiden mukaisesti. Esitetty vuoden 2035 raja-arvo johtaisi kuitenkin siihen, että autonvalmistajat voivat saattaa markkinoille ainoastaan uusia täyssähkö- ja vetyautoja. Tämä rajaisi tuotannosta pois uusiutuvia biopolttoaineita ja muita mahdollisia tulevaisuuden hiilineutraaleja polttoaineita käyttävien ajoneuvojen valmistuksen. Tätä ei voi pitää Euroopan edun mukaisena. Suomen tulisi tehdä aktiivista vaikuttamistyötä, jotta ajoneuvokannan sähköistymisen ohella myös muille puhtaille käyttövoimaratkaisuille jätetään tilaa asetettavissa CO₂-normeissa.

Biokaasun liikennekäytön edistäminen on Suomelle tärkeä tavoite, johon on jo kansallisesti ja paikallisesti investoitu ja siitä on tärkeää viestiä komissiolle.

U 53/2021 vp: Jakeluinfra-asetus

Komission tavoitteet vähimmäisvaatimukset täyttävän jakeluinfrastruktuurin käyttöönotosta kaikissa jäsenvaltioissa ovat kannatettavia kuten myös infrastruktuurin yhteensopivuuden varmistaminen. Kuluttajien kannalta on tärkeää edistää myös jakeluinfra ja siihen liittyvien palveluiden yhteentoimivuutta, jotta palvelutason heikkoudet eivät muodostu käytön esteeksi.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien julkista lataus- ja tankkausinfraa koskevien jäsenvaltioiden sitovien vähimmäisvaatimusten kohdentaminen TEN-T verkolle on perusteltua. Ehdotuksen jatkovalmistelussa on tärkeää arvioida, voidaanko komission esittämällä tukiosuudella saavuttaa ehdotuksen vähimmäisvaatimukset täyttävä lataus- ja tankkausverkosto myös alueilla, jossa infrastruktuuri ei kysynnän puuttuessa rakennu markkinaehtoisesti. Komission tulisi varmistaa asettaessaan vaatimuksia jäsenvaltioille, että toteutusta tukevat rahoituskeinot ovat jäsenvaltioille tasapuoliset ja tukea saadaan sinne, missä infra ei markkinaehtoisesti toteudu. Suomen tulisi vaikuttaa siihen, että vaatimusten toteuttamiseen käytettävä CEF-rahoitus ja sen instrumentit (nykyisin blending-rahoitus) olisivat nykyistä tasapuolisemmat eri jäsenvaltioille ja Suomikin pääsisi rahoituksesta hyötymään.

Raskaan liikenteen lataus- ja tankkausinfra kannalta on tärkeää, että vähimmäisvelvoitteet eivät ole kategorisia, vaan ne huomioivat olosuhteet kuten pitkät välimatkat



ja markkinakysynnän. Vaatimusten toteutuksessa tulisi olla joustoa sellaisissa olosuhteissa, joissa kysyntää ei ole riittävästi tai kustannukset ovat suhteettomia hyötyihin nähden.

Satamien osalta on ilmeistä, että investoinnit jakeluinfraan edellyttävät tukirahotusta. Toisaalta investoinneista tulisi satamissa kannattavampia, jos maasähkön investointien edellytyksenä olevia kriteerejä, kuten käyntikertalukuja, nostettaisiin ja markkinalähtöisyyttä painotettaisiin enemmän. Myös merenkulun LNG:n jakeluinfraa koskevassa säädöksessä tulee olla selkeä markkinaehtoisuuden painotus.

Suomen on tärkeää viestiä komissiolle myös biokaasun liikennekäytön potentiaalista ja vaikuttaa siihen, että biokaasu sisällytetään asetuksessa kaasun määritelmään. Sisältyhän biokaasu raskaan kaluston (kuorma-autot N2 ja N3, linja-autot M3) osalta myös ns. puhtaan kaluston määritelmään (EU direktiivi 2019/1161). EU:n tulisi olla johdonmukainen vähäpäästöisten ja vaihtoehtoisten käyttövoimien määrittelyssä, jotta toimintaympäristö on liikennealalle ja toimijoille ennustettava. Asetusehdotuksessa mainitaan nyt kaasuinfrastruktuurin osalta vain nesteytetty kaasu, joka on määritelty fossiiliseksi maakaasuksi.

Vaikka vetyteknologia ei ole vielä lyönyt liikennekäytössä läpi, tulee kehitykseen varautua myös vetyasemien osalta, jotta puuttuva jakeluinfra ei muodostu tulevan kysynnän esteeksi. Kuntaliitto yhtyy valtioneuvoston kantaan siinä, että asetusehdotuksessa esitetyt sitovat vähimmäisvelvoitteet vetyasemien toteutuksen osalta vuoteen 2030 mennessä ovat Suomen osalta liian jäykät ja tiukat. Vaaditut investoinnit muodostuisivat mittaviksi, vaikka kysyntä ja sen edellytykset puuttuisivat. Asetuksen on tärkeää sisältää joustomahdollisuuksia vedyn liikennekysynnän sekä jäsenvaltion ajoneuvokannan, liikennejärjestelmän ja maantieteellisten olosuhteiden suhteen. Kuitenkin on tärkeää myös huomata, että vetyasemien toteutuksen käynnistyminen todennäköisesti edellyttää yhteiskunnan tukea.

Raskas hyötyajoneuvo on asetusehdotuksessa määritelty kattamaan myös linja-autot (M2 ja M3). Esimerkiksi paikallisliikenteen linja-autot käyttävät kuitenkin tyypillisesti omia lataus- ja tankkauspisteitään, eivätkä niinkään asetusehdotuksen soveltamisalaan kuuluvaa julkista infrastruktuuria. Jakeluinfran yhteentoimivuuden varmistaminen on kuitenkin tärkeää asetusehdotuksen tavoitteiden mukaisesti. Se edistää myös varautumista erityistilanteisiin ja huoltovarmuuden tavoitteita.

Asetusesityksen vaikutusten arviointia on syytä täydentää esimerkiksi sen osalta, mitä vähimmäisvaatimusten toteuttaminen edellyttää sähköverkon kapasiteetin riittävyyden ja investointitarpeiden kannalta. Satamien investointitarpeiden vaikutuksia tulisi tarkastella laajemmin kuin vain alusten maasähkökytkentöjen pohjalta.



Kuntaliitto painottaa, että jakeluinfran toteutuksen tukeminen on ensiarvoisen tärkeää myös TEN-T verkon ulkopuolisilla alueilla. Tärkeä rahoitusinstrumentti tässä on Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan sisältyvä Julkinen liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuuri -toimenpide. Sen avulla tulisi parantaa myös julkisille hankintayksiköille, kuten kunnille, kuljetuspalveluita tuottavien yritysten edellytyksiä ns. puhtaiden ajoneuvojen hankintaan ja tarjontaan.

U 55/2021 vp: Taakanjakoasetus

Kuntaliitto yhtyy pääosin U-kirjeen kantaan ja toteaa lisäksi, että päästövähennyksiä on järkevää saada aikaan hallitusti eri sektoreilla, jotta tavoitteet ja velvoitteet eivät painotu vain jollekin osa-alueelle.

U 56/2021 vp: Energiaverodirektiivi

Kuntaliiton näkemyksen mukaan direktiivin päivitys ja tarkennukset ovat sinänsä perusteltuja energiamuotojen ja teknologioiden kehittymisen näkökulmasta. Valmistelussa pitää kuitenkin vielä kiinnittää huomiota ehdotuksen vaikutuksiin kansalliseen verotukseen, veropolitiikkaan ja laajemminkin julkiseen talouteen.

Uuden energiaverodirektiivin on tarkoitus täydentää muita 55-valmuspaketin ehdotuksia. Eri ohjauskeinojen vaikutusten seuranta on tärkeää sen varmistamiseksi, etteivät kustannusvaikutukset iske toimijoihin kohtuuttomasti. EU:n ilmasto- ja energiatavoitteiden vuoksi on perusteltua kohdella energiatuotteita verotuksessa johdonmukaisesti.

Eri energiatuotteiden käyttö painottuu voimakkaastikin alueittain. Kuntatalouden kokonaisuuden hallinnan näkökulmasta on otettava verotuksen ohella huomioon muut kestävä kehityksen velvoitteet ja 55-valmuspaketin taloudelliset kokonaisvaikutukset. Huomiota on kiinnitettävä esimerkiksi turpeen, biokaasun, ja muun bioenergian verokohteluun näiden oleellisen aluetalousmerkityksen vuoksi. Riittävällä siirtymäsäännöksillä tulee varmistua siitä, että vaikutukset eivät kohdistu epätasaisesti jäsenvaltioiden sisällä.

U 59/2021 vp (ex. U 47/2021 vp): Uusiutuvan energian direktiivi

Rakennuksille ei ole kustannustehokasta säätää erillisiä uusiutuvan energian vähimmäisvaatimuksia, sillä rakennusten aiheuttamat päästöt ovat sidoksissa energijärjestelmään ja siten esimerkiksi kaukolämmön ja sähkön tuotantoon. Energian hiilineutraalisuutta olisi tarkasteltava energijärjestelmätasolla. Yksittäiset ja sektorikohtaiset vaatimukset johtavat kustannus- ja resurssitehottomuuteen sekä innovaatiolukkoihin.

Yksityiskohtaiset uusiutuvan energian vaatimukset eivät tue alueellisten eikä energi-ankierrätykseen perustuvien järjestelmien kehittämistä. Uusiutuvan energian direktiivin ehdotuksen (RED) tapaisten vaatimuksien asettaminen yksittäisille rakennuksille



(uudisrakentaminen ja laajamittaiset korjaukset) ei ole oleellista suomalaisen kaltaisessa energiajärjestelmässä.

U 60/2021 vp: päästökauppadirektiivi, markkinavakausvaranto ja MRV-asetus

Kuntaliitto pitää tärkeänä, että ilmastopakotin eri ohjausmekanismien yhteiset julkis-taloudelliset vaikutukset arvioidaan huolellisesti. Esimerkiksi muutokset päästökaup-paan piiriin ulotettavissa toiminnoissa vaikuttavat eri tavoin eri maiden verokertymiin. Esimerkiksi liikenteen verokertymien merkitys julkiselle taloudelle vaihtelee huomattavasti eri jäsenmaissa. Lisäksi tarvitaan arvioita siitä, vaikeuttaisiko kansallisen verotuksen ja EU:n laajuisen päästöoikeushinnoittelun yhdistelmä hallittua siirtymää kohti päästötöntä liikennettä.

Tieliikenteen päästökaupan ja sen vaikutusten osalta on vielä useita avoimia kysymyksiä, joista tarvitaan lisätietoa ennen kuin kansallista näkemystä asiasta voidaan muodostaa.

Komission ehdotuksessa tieliikenne kuuluisi myös jatkossa taakanjakosektorin soveltamisalaan. Tietoa ja analyyskejä tarvitaan siitä, miten jäsenmaiden erilaiset päästövähennystavoitteet vaikuttavat huutokauppamekanismiin ja päästökaupan hintamekanismiin. Päätöksenteon pohjaksi tarvitaan myös lisätietoa päästöoikeuden hinnan muodostumisesta ja vakaudesta sekä sen vaikutusta polttoaineen hintaan.

Tietopohjan vahvistaminen edellä mainittujen tekijöiden osalta on edellytys sille, että järjestelmän vaikutuksia voidaan arvioida luotettavammin kotitalouksien, yritysvaikutusten, logistiikkakustannusten sekä autonkäyttäjien, autottomien ja joukkoliikenteen osalta. Järjestelmän tulisi ohjata päästöjen vähentämiseen aiheuttamatta kuitenkaan kohtuuttomia kustannuksia pienituloisille ja yrityksille tai heikentämättä joukkoliikenteen asemaa.

Tieliikenteen päästökaupan tuotot tulisi kohdentaa siihen jäsenmaahan, josta ne kerätään ja käyttää liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen ja kestäviin liikenne-muotoihin. Samaa periaatetta on sovellettava myös lämmityksen päästökauppaan.

SUOMEN KUNTALIITTO

Miira Riipinen
johtaja

Johanna Vilkuna
kehittämispäällikkö

Pauliina Jalonen
ilmastopolitiikan
asiantuntija

Vesa Peltola
energia-asiantuntija

Jakelu
Tiedoksi

Suuri valiokunta
Kuntaliiton kirjaamo



Eduskunnan suuri valiokunta

toimitetaan sähköpostitse osoitteeseen SuV@eduskunta.fi

LAUSUNTO VALTIONEUVOSTON SELVITYKSEEN: 55-VALMIUSPAKETTI TIEDONANTO - VAMIINA 55:EEN: VUODEN 2030 ILMASTOTAVOITTEESTA TOTTA MATKALLA KOHTI ILMASTONEUTRAALIUTTA

Kuntarahoitus on kuntien, Kevan ja valtion omistama rahoituslaitos, joka tarjoaa monipuolisia rahoituspalveluja kuntasektorille ja sosiaaliseen asuntotuotantoon. Ympäristön kannalta kestävän kehityksen edistäjänä Kuntarahoitus on Suomessa edelläkävijä. Yhtiö tarjoaa ensimmäisenä rahoituslaitoksena Suomessa vihreää rahoitusta ympäristöystävällisiin hankkeisiin ja on ensimmäinen suomalainen vihreiden joukkovelkakirjojen liikkeeseenlaskija. Vihreän rahoituksen avulla yhtiö vauhdittaa kuntien ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Yleinen kestävä kehitykseen tähtäävä sääntelyvalmistelutyö on Kuntarahoituksen näkökulmasta erittäin kannatettavaa. Seuraamme tiiviisti Euroopan unionin kestävän kasvun rahoituksen toimintasuunnitelman etenemistä, erityisesti EU:n vihreiden joukkovelkakirjalainojen standardia (EU Green Bond Standard) ja EU-taksonomiaa, eli kestävän rahoituksen luokittelujärjestelmää (EU Taxonomy). Pidämme molempia uudistuksia tervetulleina, sillä ympäristön kannalta kestävän toiminnan määritelmiä on tarve harmonisoida, ja investointeja kestäväan toimintaan on lisättävä. Analysoimme paraikaa EU:n vihreiden joukkovelkakirjalainojen standardin ja EU-taksonomian vaikutuksia vihreän rahoituksen ohjelmaamme.

Lausuntopyynnön kohteena on laaja sääntelykokoelma, joka ei kaikilta osiltaan kosketa Kuntarahoituksen toimintaa, joten haluaisimme korostaa muutamia meille keskeisiä asioita otettavaksi huomioon uutta sääntelyä valmistellessa.

Osana kestävien hankkeiden ja vihreän rahoituksen viitekehysten mukaisten investointien kokonaistarkastelua tutkimme useita näkökulmia. Kertynyt kokemus on herättänyt kysymyksen erilaisten elementtien vertailukelpoisuudesta keskenään sekä ylipäättään malleista ja metodeista, joilla kohdekohtaisten elementtien vertailu olisi tasapuolista ja yksiselitteistä.

Kuntarahoitus katsoo, että lausuntopyynnöllä oleva esitys edesauttaa nimenomaan tarvetta harmonisoida ja vertailla hankkeita keskenään ja sen vuoksi pitää esitystä hyvänä.

Kuntarahoitus haluaa myös tuoda esille, että samaan aikaan kun EU:n kestävän kehityksen taksonomia ja edellä mainittua taksonomia taustanaan käyttävä Green Bond Standard ovat mahdollisesti jatkossa Kuntarahoitusta vihreiden joukkovelkakirjojen liikkeeseenlaskijana ja sen myötä rahoituskelpoisia kohteita määrittävä ja siten arviointia sitova viitekehys, niin on tärkeää, että nyt esitetyt uudistukset olisivat mahdollisimman yhteneviä edellä mainittujen viitekehysten määritelmien ja laskentamenetelmien kanssa. Muussa tapauksessa saattaa syntyä ristiriitoja

rahoituksen tarjoajaa sitovien ehtojen ja rahoituksen käyttäjää sitovien menetelmien välille, joka osaltaan aiheuttaisi merkittävää hankaluutta toteutettavien hankkeiden rahoitettavuudelle.

Mikäli rahoittajia sitoo rahoitusmarkkinan sääntelyn kautta tietty viitekehys ja kriteerit, on erittäin tärkeää, että myös hankkeita määrittävä sektorikohtainen kansallinen tai EU-sääntely on mahdollisimman samansuuntaista. Näin vältetään ristiriitaisilta ja epäselviltä määrittelyiltä, jotka toteutuessaan aikaansaavat pullonkauloja ja tulkintavaikeuksia, eivätkä siten edistä hyvää ja haluttua kehitystä

Kunnioittavasti

Kuntarahoitus Oyj



EU:n 55 -valmiuspaketti liikenteen sektorilla

Päivi Antikainen,
ilmasto- ja ympäristöyksikön johtaja

EU:n 55-valmiuspaketti liikenteen näkökulmasta

Taakanjakoasetus

Kiristetty EU-tason päästövähennystavoite taakanjako- sektorille ja jyvitys jäsenmaille

EU:n päästökauppa kiinteille laitoksille sekä lento- ja meriliikenteelle

Nykyisen päästökaupan (ml. lentoliikenne) tiukentaminen ja laajentaminen meriliikenteeseen

Tieliikenteen ja rakennusten päästökauppa

Uusi päästökauppa-järjestelmä tieliikenteelle ja rakennuksille

Sosiaalirahasto

Uuden päästökauppa-järjestelmän tulojen ohjaus kotitalouksien ja yritysten sopeutumisen helpottamiseen

Ehdotus uusista omista varoista tulossa syksyllä

Päästökaupan tulojen käyttö EU:n yleiskatteellisiksi omiksi varoiksi

Vaihtoehtoisten poltto- aineiden jakeluinfra-asetus

Velvoitteet jäsenmaille vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran minimitasosta, koskee tie-, meri- ja lentoliikennettä

Asetus meriliikenteen vaihtoehtoista polttoaineista

Velvoite meriliikenteen polttoaineiden kasvihuonekaasusisällön vähentämiseen

Asetus lentoliikenteen vaihtoehtoista polttoaineista

Uusiutuvien lentopolttoaineiden sekoite- ja käyttövelvoitteet.

Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-päästöjen raja-arvot

Kiristetyt päästörajat uusille henkilö- ja pakettiautoille

Energiaverodirektiivi

Polttoaineiden minimiverotasot, koskee tie-, meri-, lento ja rautatie-liikennettä

Uusiutuvan energian direktiivi

EU-tason uusiutuvan energian tavoitteet, velvoitteet jäsenmaille liikenteen uusiutuvien polttoaineiden lisäämiseksi (KHK-sisältö + teknologiaspesifit velvoitteet), kestävyyskriteerit

Energiatehokkuus-direktiivi

Kiristetty EU-tason energiatehokkuus-tavoite ja jyvitys jäsenmaille

EU:n metsästrategia

Hiilirajamekanismi

LULUCF-asetus

Tieliikenteen toimet (1)

TIELIIKENTEEN JA RAKENNUSTEN PÄÄSTÖKAUPPA

Tavoitteena on vähentää päästöjä tieliikenteen ja lämmityspolttoaineiden sektorilla 43 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna

- Erillinen päästökauppa tieliikenteen polttoaineille ja rakennusten erillislämmityksen lämmityspolttoaineille
- Säänneltävä taho polttoaineiden jakelijat
- Jakelijoilla oltava päästölupa 2025 alkaen, päästökauppa käyntiin 2026
- Vuosien 2026-2027 aikana lineaarinen vuosittainen 5,15 % vähennyskerroin ja vuodesta 2028 alkaen lineaarinen vuosittainen 5,43 % vähennyskerroin.
- Uuteen päästökauppaan liittyy esitys ilmastotoimien sosiaalirahastosta. Sosiaalirahasto kytketty uusiin omiin varoihin, joista komissio antaa esityksen myöhemmin.

VALTIONEUVOSTON KANTA

- Valtioneuvosto suhtautuu esitykseen lähtökohtaisesti positiivisesti.
- EU-tasoinen päästökauppa todennäköisesti tasoittaisi tieliikenteen päästövähennysten toteutumista EU:n tasolla.
- Valtioneuvosto pitää tärkeänä lisätietojen ja vaikutusarvioiden saamista esityksestä.

Tieliikenteen toimet (2)

VAIHTOEHTOISTEN POLTTOAINEIDEN JAKELUINFRASTRUKTUURI (AFIR)

Tavoitteena vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin EU laajuinen kehittyminen

- Säädelään sähkön latausinfraa kevyille ja raskaille ajoneuvoille, vedyn jakelua tieliikenteen ajoneuvoille, maakaasun (LNG) jakelua tieliikenteen ajoneuvoille ja meriliikenteelle sekä maasähkön jakelua satamissa ja lentokentillä
 - Esim. vaatimuksena 2025 mennessä TEN-T-ydinverkolla 60 km välein sähkölatauspiste henkilöautoille ja raskaalle liikenteelle ja 2030 mennessä TEN-T-ydinverkolla ja kattavalla verkolla 150 km välein vetytankkausasema
 - Vaatimuksia mm. infran yhteentoimivuudesta, kuluttajatietojen saatavuudesta ja maksutavoista

VALTIONEUVOSTON KANTA

- Pääosin myönteinen suhtautuminen. Huomioitava harvaan asutut alueet ja pitkät välimatkat sekä liikennöintimäärät.
- Vetyasemia koskeviin vaatimuksiin suhtaudutaan varauksella kysynnän puutteen vuoksi.
- Pidetään tärkeänä, että nesteytetyn kaasun jakelu on huomioitu, erityisesti biokaasun potentiaalin näkökulmasta.

Tieliikenteen toimet (3)

UUSIEN HENKILÖ- JA PAKETTIAUTOJEN CO2-RAJA-ARVOT

Tavoitteena nopeuttaa siirtymää nollapäästöiseen liikenteeseen ja lisätä ajoneuvojen tarjontaa

- Uusien ajoneuvojen päästöraja-arvot kiristyisivät vuonna 2030 henkilöautojen osalta -55 % (nyt -37,5%) ja pakettiautojen osalta -50 % (nyt -31%).
- Raja-arvot kiristyisivät vuonna 2035 -100 % (käytännössä polttomoottorikäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen, ladattavien hybridien ja kaasuautojen valmistus loppuisi).

VALTIONEUVOSTON KANTA

- Valtioneuvosto kannattaa esitettyjä raja-arvoja vuosille 2030 ja 2035. Jatkokäsittelyssä Suomi voi myös kannattaa komission ehdotusta kunnianhimoisempia raja-arvoja.
- Komission asetusehdotuksessa ei huomioida kaasukäyttöisiä autoja. Biokaasu on sen elinkaaripäästöt huomioiden ilmastoystävällinen vaihtoehto ja se edistää kiertotaloutta.
- Jatkokäsittelyssä tulisi vaikuttaa siihen, että kaasukäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen valmistamista kannattaisi edelleen jatkaa esitettyjen raja-arvojen kunnianhimoista tinkimättä.

Meriliikenteen toimet (1)

PÄÄSTÖKAUPPA

Tavoitteena meriliikenteen osallistuminen ilmastotavoitteiden toimeenpanoon

- Yhdistetään täysin muuhun päästökauppaan, ei ilmaisjakoa
- Käynnistyminen vähitellen: vuoden 2023 päästöille palautettava oikeudet 20 %:lle päästöistä ja 100 % vuonna 2026.
- Maantieteellinen kattavuus: päästöt satamissa, EU:n sisäisillä matkoilla sekä 50% päästöistä reiteillä kolmansiin maihin sisällytetty
- Kasvihuonekaasukattavuus CO₂, aluskoon alaraja 5000 GT
- Talvimerenkulkua ei huomioitu

VALTIONEUVOSTON KANTA

- Valtioneuvosto kannattaa meriliikenteen sisällyttämistä EU:n päästökauppaan
- Tuetaan komission ehdottamaa maantieteellistä kattavuutta ja pidetään aluskoon alarajan alentamista mahdollisena.
- Neuvotteluissa on kiinnitettävä erityistä huomiota vaikutuksiin Suomen meriklusteriin ja kansalliseen kilpailukykyyn. Meriliikenteeseen esityksiä on tarkasteltava kokonaisuutena.
- Talvimerenkulku tulee huomioida.

Meriliikenteen toimet (2)

VAIHTOEHTOISET POLTTOAINEET (FuelEU Maritime)

Tavoitteena edistää uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä

- Aluksilla käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteetin vähennyttävä vuoden 2020 tasoon verrattuna
 - -2 % 2025 alkaen; -6 % 2030 alkaen; -13 % 2035 alkaen; -26 % 2040 alkaen; -59 % 2045 alkaen; -75 % 2050 alkaen
- 2030 alkaen kontti- ja matkustaja-alusten käytettävä maasähköä tai nollapäästöistä teknologiaa satamassa
- Maantieteellinen kattavuus ja aluskokoraja samat kuin päästökaupassa

VALTIONEUVOSTON KANTA

- Tuetaan ehdotusta, mutta toimet tulee toteuttaa tavalla, joka on vaikuttava päästövähennysten näkökulmasta ja huomioi jäsenvaltioiden kilpailukyvyn.
- Kannatetaan ehdotettua teknologianeutraalia lähestymistapaa ja tavoitteiden vaiheittaista kiristämistä sekä ehdotettua maasähkön käyttövelvoitetta satamissa
- Kestävästi tuotettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuteen ja kustannuksiin kiinnitettävä huomiota
- Merenkulun ehdotuksissa huomioitava toimien yhteisvaikutukset, merenkulun kilpailukyky ja talvimerenkulun erityisolosuhteet

Lentoliikenteen toimet (1)

PÄÄSTÖKAUPPA JA CORSIA

Tavoitteena päästökaupan tehostaminen vastaamaan kiristyneitä ilmastotavoitteita.

- Päästöoikeuksien ilmaisjaosta luovuttaisiin asteittain; vuoden 2024 ilmaisjaosta 25 % huutokauppaan, vuoden 2025 ilmaisjaosta 50 %, vuoden 2026 ilmaisjaosta 75 % ja vuonna 2027 ilmaisjako loppuu
- Päästöoikeuksien vähennyskerroin kiristyy 2,2 -> 4,2 %.
- Kv. lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA:n toimeenpano EU:ssa ja yhdistäminen päästökauppaan.

VALTIONEUVOSTON KANTA

- Päästökaupan tehostamistoimet ovat kannatettavia, mutta neuvotteluissa huomioitava Suomen kilpailukyky, lentoliikenteen alueellinen saatavuus sekä lentoliikenteen ohjautuminen EU:n ulkopuolisille kentille.
- Tarkasteltava ehdotuksen vaikutuksia laajasti yhdessä muiden lentoliikenteen päästöihin ja toimialan kustannuksiin vaikuttavien aloitteiden kanssa.
- CORSIA:n toimeenpanossa tulee arvioida ehdotettuun malliin liittyviä riskejä ja nostaa vaihtoehdoksi myös paremmin kansainvälisiä velvoitteita noudattava malli. Rakentavassa ICAO-yhteistyössä edistettävä globaaleja ilmastotoimia.

Lentoliikenteen toimet (2)

VAIHTOEHTOISET POLTTOAINEET (ReFuel Aviation)

Tavoitteena edistää lentoliikenteen tasapuolista kilpailuasetelmaa ottamalla käyttöön harmonisoidut uusiutuvien lentopolttoaineiden (SAF) käyttövelvoitteet EU:n alueella.

- SAF-sekoitevelvoite jakelijoille kohoaa lineaarisesti vuodesta 2025 (2 %) vuoteen 2050 (63 %) asti. Lisäksi ehdotus sisältää erillisen alavelvoitteen sähköpolttoaineiden käytölle.
- Lentoyhtiöille tankkausvelvoite EU-lentoasemille; min. 90 % tarvittavasta polttoaineesta (pyritään ehkäisemään hiilivuotoa).
- Velvoitteet koskisivat lentopolttoaineen käyttöä vähintään miljoonan matkustajan (tai 100 000 t rahtia) EU-lentoasemilla. Koskisi Suomessa Helsinki-Vantaan ja Oulun kenttiä.

VALTIONEUVOSTON KANTA

- Valtioneuvosto kannattaa ehdotettuja toimia, mutta ne tulee toteuttaa hiilivuotoa ehkäisten, jäsenvaltioiden saavutettavuus ja toimialan toimintaedellytykset huomioiden.
- Jäsenvaltioilla tulee olla mahdollisuus tarvittaessa kansallisesti nostaa velvoitteiden kunnianhimon tasoa.
- Kestävästi tuotettujen uusiutuvien lentopolttoaineiden riittävyyden varmistamiseksi ja velvoitteista aiheutuvien lisäkustannusten minimoimiseksi polttoaineiden raaka-aineiden määrää ei kuitenkaan tule perusteettomasti rajata.



Kiitos!

lvm.fi Twitter: [@lvmfi](https://twitter.com/lvmfi)
[@PaiviAntikainen](https://twitter.com/PaiviAntikainen)

E 97/2021 vp/

Suuri valiokunta 22.10.2021

Lausunto koskettaa käsiteltäviä asioita EP 97/2021 U48-60/2021 pl U54/2021, jotka liittyvät 55-valmiuspaketin kokonaiskuvaan ja Suomen neuvottelutavoitteiden arviointiin.

55-valmiuspaketilla luodaan EU:n yhteinen hallinnollinen kehys vuoden 2030 päästötavoitteisiin pääsemiseksi, mutta sillä luodaan laajemminkin edellytykset EU:n hiilineutraaliuustavoitteelle vuonna 2050. Paketti on keskeinen markkinamekanismi tarvittavan teknologisen muutoksen aikaansaamiseksi.

Suomen neuvottelutavoitteet ovat monelta osin lyhytjänteisiä ja reaktiivisia ja niistä puuttuu usein näkemys edessä olevan suuremman muutoksen vaikutuksista pitemmällä tähtäimellä, esimerkiksi niistä valtavista mahdollisuuksista, joita Suomelle voisi avautua tulevan muutoksen kautta. Valtioneuvoston olisikin kannattanut paneutua valmiuspakettiin tältä osin syvemmin, jotta syntyisi proaktiivisempi ja pitkäjänteisempi ote, joka voisi avata Suomelle ja sen teollisuudelle uusia mahdollisuuksia. Esimerkiksi tätä kautta Suomen olisi mahdollista paremmin 'vivuttaa' resursseja kannaltamme tärkeille alueille osana vihreän kehityksen ohjelmaa.

Seuraavassa on yksittäisiä havaintoja:

U48/2021 (energiatehokkuusdirektiivi)

Valtioneuvosto toteaa, "että energian kokonaiskulutus- ja loppukäyttötavoite ei saa vaarantaa hiilineutraalisuustavoitetta. Energian loppukulutuksen vähentämisen yhteensovittaminen hiilettömyystavoitteen kanssa on lähitulevaisuudessa haasteellista."

Energian kulutuksen hillitseminen on keskeinen keino hiilineutraaliuuteen pääsemiseksi. Kansainvälinen energiajärjestö IEA arvioi, että lähes puolet päästötavoitteista saavutettaisiin kustannustehokkaimmin energian käyttöä tehostamalla. Komission ehdottamat teknologiapolut sähköistämisen osalta tukevat tätä näkemystä. Erityisesti energiantensiivisille maille, kuten Suomelle, tämä olisi varteenotettava mahdollisuus. Energian käytön tehostaminen vähentää energiatuotannon tarvetta ja lisää myös

vaihtoehtojen määrää tuotantopuolella ja vähentää painetta esim. biomassan käytölle. Vaikutukset koko energiaketjun yli ovat yleensä positiiviset. Valtioneuvoston kanta poikkeaa tässä selvästi kansainvälisestä näkemyksestä.

"Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että kansallisten energiankäyttöä koskevien tavoitteiden asettamisessa voidaan ennen kaikkea huomioida jäsenvaltion hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen mahdollisimman nopeasti ja kustannustehokkaalla tavalla. Suomella on hiilineutraalisuuden osalta EU:ta selvästi kunnianhimoisempi tavoite."

Suomen tavoitteet päästöjen leikkaamisessa eivät ole välttämättä kunnianhimoisempia kuin muissa EU-maissa. Mm. Saksan päästöt ovat pudonneet enemmän kuin Suomen 1990-2020 aikavälillä.

Se, että Suomi tähtää hiilineutraaliuuteen jo 2035 on vain mahdollista poikkeuksellisen suurten hiilinielujen (metsät) vuoksi, jota resurssia harvalla EU-maalla on. Tämän ei pitäisi antaa hämätä valtioneuvostoa energian käytön tehostamisen jäljellä olevista mahdollisuuksista, mm. rakennuksissa ja liikenteessä.

"Valtioneuvosto pitää julkiselle sektorille ehdotettua vuotuista sitovaa 1,7 prosentin energian loppukäytön vähentämisvaatimusta ongelmallisena lisääntyvien kustannusten ja hallinnollisen rasitteen vuoksi."

Digitalisaation aikakaudella tämän ei pitäisi olla rasite.

U50/2021 (uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistäminen Euroopan unionin alueella)

Komissio ehdottaa tarkkoja tavoitteita uusiutuvien osuudelle lentopolttoaineessa. Uusiutuvalle lentopolttoaineelle ja synteettisille sähköpolttoaineille on kullekin omat tavoitteensa 2030-2050. Ottaen huomioon käynnissä oleva nopea teknologinen kehitys alalla (mm. Saksassa on koetehdas sähköstä tehtävälle synteettiselle Jet1A lentopetroolille, jota Lufthansa käyttää), olisi viisaampaa asettaa yhteinen tavoite uusiutuvalle ja sähköpolttoaineelle, esim. v 2050 $63\% + 28\% = 91\%$, jottei asetettaisi keinotekoista hidastetta kehitykselle.

U53/2021 (vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri)

"Valtioneuvosto suhtautuu varauksellisesti ehdotuksessa esitettyihin vetyasemia koskeviin sitoviin vaatimuksiin. Vety ja uudet teknologiat ovat Suomessa kiinnostavia ja potentiaalisia tulevaisuuden liikenteen käyttövoimia. Tällä hetkellä vedyn käytölle ei kuitenkaan vielä ole ollut

liikenteessä kysyntää, ja siksi Suomessa ei ole yhtään julkista vetyasemaa. Valtioneuvosto katsoo, että Suomen kannalta ehdotuksen sitovia velvoitteita on nykytilanteen valossa vaikea saavuttaa ilman jäsenmaakohtaista joustomahdollisuutta. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että sitovat tavoitteet vetyasemien rakentamiselle suhteutuisivat kysyntään.”

Valtioneuvoston kanta ei huomioi sitä, että kysyntää luodaan juuri uutta infrastruktuuria rakentamalla. Jos ei ole infraa, niin ei synny kysyntää. Komission ehdotus luo kysyntää, joka vetäisi uutta teknologiaa markkinoille, myös Suomessa. Suomessa on itse asiassa jo yksi vetytankkausasema (Woikoski Oy) ja Komission esittämä määrä asemia Suomessa ei olisi kynnyskysymys esim. kustannusten osalta. Valtioneuvoston kanta merkitsee jättäytymistä pois uusien vetyteknologioiden markkinoiden kehittämisestä.

Samalla on syytä huomata, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri tulee vielä kehittymään. Esimerkiksi kaapelivaraisten sähkölatauspisteiden ohella kehitetään ja testataan eri puolilla maailmaa ns. induktiivista latausta, jolloin autoa voidaan ladata sitä ajettaessa maantien pinnan alla olevista magneettisista latausmatoista.

U55 / 2021 (taakanjakoasetus)

”Valtioneuvosto korostaa, että EU-lainsäädännössä tulee huomioida päästövähennysten kustannustehokkuus eri sektoreilla ja eri jäsenmaissa.”

Kustannustehokkuus on hyvä instrumentti lyhyen aikavälin toimille ja jo koettujen ratkaisujen kohdalla. Tällöin vaarana on lukittuminen pitkällä aikavälillä heikompiin vanhoihin ratkaisuihin, joiden kustannustehokkuus osoittautuu heikoksi, vaikka lyhyellä jännteellä se olisi hyvä. Tämä on erityisesti tärkeää sen vuoksi, että mm. IEA:n mukaan merkittävä osa ratkaisuista, jotka tarvitaan aikavälillä 2035-2050 eivät ole vielä valmiit. Sen vuoksi tasapainoinen 'salkku' toimenpiteitä on hyvin tärkeää, eikä se toteudu lyhytjänteisellä kustannustehokkuuskriteerillä.

U57 / 2021 (hiilirajamekanismi)

Komission ehdotus puuttua hiilivuotoon on tarpeen, kun ei ole ollut mahdollista luoda globaalia päästöoikeuskauppaa/päästöhintamekanismia. Esimerkiksi Suomen todellisista päästöistä noin kolmannes tulee tuonnin kautta, ts. tämä osuus päästöistä on ulkoistettu Suomen ulkopuolelle. Itse asiassa tätä taustaa vasten, olisi Komission kannattanut enemmän tuoda esille kulutuksen päästöt sen sijaan, että valmiuspaketti pääosin kohdistetaan tuotantoon.

Hiilirajamekanismin toteuttaminen sellaisenaan kuin se on ehdotettu, aiheuttaa todennäköisesti vastatoimia niissä maissa, joihin se kohdistuu ja sillä voi olla seurauksia globaaliin vapaakauppaan. Tämän vuoksi Komission pitäisi myös vahvistaa diplomaattisia toimia keskinäisen ratkaisun löytämiseksi yksipuolisten toimien sijaan.

U59/2021 (uusiutuvat energialähteet)

Biomassan kestävyyskriteerien päivittäminen Komission ehdotuksen mukaisesti on tarpeen, koska biogeenisen polttoaineen kysyntä tulee nousemaan, kun fossiilisen polttoaineen käyttöä vähennetään. Kestävän ja ilmastoneutraalin biomassan määrittäminen on hyvin tärkeää myös Suomelle, jonka energiapolitiikka nojautuu vahvasti bioenergiaan.

Valtioneuvosto toteaa, että ”merkittävät ja äkilliset muutokset lainsäädäntöön heikentävät yritysten luottamusta pitkäjänteiseen ja ennakoitavaan energiapolitiikkaan ja vähentävät siten investointihalukkuutta.” Tässä lienee väärinkäsitys, koska Komissio pyrkii nimenomaan rakentamaan lainsäädäntökehysten vuoteen 2030 ja luomaan suuntaviivat hiilineutraaliuuteen vuonna 2050, jolla luodaan pitkäjänteistä luottamusta markkinoilla. Inkrementaalisilla toimilla ei olisi mahdollista saavuttaa asetetut tavoitteet.

”Valtioneuvosto suhtautuu kriittisesti suunnitelmiin, joissa tulisi määritellä merellä tuotettavan energian määrää tai tuotannon kapasiteettia tuleville vuosikymmenille, koska tavoitteena on, että merellä tuotettavan energian kapasiteetti toteutettaisiin demonstraatiohankkeita lukuun ottamatta markkinaehtoisesti.”

Merituulivoiman merkitys EU:n tavoitteille on suuri, josta syystä on paikallaan kartoittaa tuotannon mahdollisuudet nykyistä tarkemmin. Toisin kuin valtioneuvosto toteaa, tarvitsee merituulivoima vielä julkista tukea tai muita tukimekanismeja ollakseen kilpailukykyinen. On epätodennäköistä, että merituulivoima olisi halvempaa kuin maatuulivoima (esim. Suomessa) vuoteen 2030 mennessä. Komission ehdotus itse asiassa edesauttaa merituulivoiman kaupallistamista, koska tuotantokapasiteetin tarkentaminen auttaa arvioimaan hinnan kehittymisen ja tarvittavan tuen määrän.

”Valtioneuvosto ei näe tarpeellisena asentajien suunnittelijoiden lisäämistä sertifiointijärjestelmän piiriin uusiutuvan energian hyödyntämisessä.” Itse asiassa sertifiointijärjestelmä on osa laatuajattelua ja keskeinen osa kilpailukykyisen teknologian luomista. Kun muistetaan rakentamisen

laatuongelmat Suomessa, tulisi sertifiointiin kiinnittää enemmän huomiota. Tällä on myös merkitystä kiertotalouden toteuttamisessa.

"Valtioneuvosto katsoo, että teknisiä velvoitteita akkujen hallintatietojen jakamisesta ei tulisi säännellä uusiutuvan energian direktiivissä".

Ilman hallintatietojen jakamista ei akkuja/akkuvarastoja/sähköautojen V2G hallintaa voida toteuttaa, joka vaikeuttaa huomattavasti akkujen käyttöä uusiutuvien sähkölähteiden tasapainottamisessa.

Fagerblom Ahti

25.10.2021

Suuri valiokunta
suv@eduskunta.fi

Suuri valiokunta, kirjallinen lausunto 29.10.2021

E 97/2021 vp Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta

Pyydettyinä lausuntona 55-valmiuspaketista Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

- Metsäteollisuus toteuttaa useita FF55-paketin tavoitteita
 - vähentää jo nyt vähäisiä fossiilisia päästöjään
 - lisää tehtaillaan jo nyt korkeaa uusiutuvan energian osuuttaan (87%)
 - valmistaa ilmastomyönteisiä tuotteita, joiden globaaliksi ilmastohyödyksi VTT arvioi 16MtCO₂/a, ja joiden globaali kysyntä on kasvussa
 - työllistää suomalaisia kautta maan
 - tuo merkittävän osan vientituloista
 - maksaa käyttämästään puusta suomalaisille metsänomistajille
 - on halukas uudistumaan ja investoimaan
- FF55-paketin on luotava edellytykset yllä mainitulle toiminnalle
 - sallittava kasvava puunkäyttö ja kannustettava aktiiviseen metsätalouteen metsävarojen kartuttamiseksi
 - sallittava lisääntyvä fossiilivapaan energiankäyttö
 - mahdollistettava kustannuskilpailukykyiset tavarakuljetukset maalla ja merellä
 - tuotava esille puusta jalostettujen tuotteiden ilmastohyödyt
 - painotettava fossiilisten päästöjen vähentämistä

Taustaa

Metsäteollisuus energiantensiivisenä, runsaasti luonnonvaroja jalostavana, raaka-aineita ja tuotteita kuljettavana sekä kansainvälisessä kilpailussa toimivana alana altistuu laajasti FF55-paketin sisältämälle säätelylle.

Metsäteollisuus on Suomessa jo pitkälle irtautunut fossiilisista polttoaineista ja pitää päästövähennysten jatkamista tärkeänä. Alan ilmastotiekartasta on nähtävissä, että tehtaamme voivat olla lähes fossiilivapaita vuonna 2035, mikäli toimintaympäristö tukee ilmastomyönteisiä investointeja. Samaan aikaan alan tuotteista voidaan saada yhä suuremmat ilmastohyödyt sekä jatkaa metsävarojen kasvattamista. Alalla on siten suuri merkitys ilmastotavoitteille sekä talouden ja työllisyyden vahvistamiselle.

Fagerblom Ahti

25.10.2021

FF55-paketin on ajettava uudistumista - useassa komission ehdotuksessa on vaarana fossiilitalouden pönkitys

Metsäteollisuuden mielestä on hyvä, että valtioneuvosto painottaa eri säädösten ristikkäisvaikutusten huomioimista sekä neuvotteluiden ripeää edistymistä. FF55-paketin säädöstulvassa on vaarana, että se toimii päästövähennystavoitetta vastaan, koska eri ehdotusten yksityiskohdat jarruttavat siirtymistä pois fossiilitaloudesta tai aiheuttavat hiilivuotoa. On tärkeää, että Suomi pyrkii johdonmukaisesti korjaamaan alla mainittuja epäkohtia.

Uusiutuvan puun ilmastohyödyt on pelastettava byrokratian jaloista: Uusiutuvien energialähteiden edistämisen (REDIII) osalta tulee kaikilta osin vastustaa biomassaa koskevien kestävyyskriteerien avaamista uudelleen. Kriteerien toimeenpano on vasta alkamassa eikä käytäntö ole siten osoittanut niissä olevan mitään puutteita. Yrityksille tulee antaa toimeenpanna vastikään sovitut kriteerit rauhassa.

Fossiilisille päästöille ei pidä antaa jatkoaikaa varastoimalla niitä metsiin: Nielupolitiikassa (LULUCF) on pidettävä esillä puusta valmistettavien tuotteiden ilmastohyötyjä. Lisäksi on toimittava siten, että metsiä ei valjasteta fossiilisten hiilidioksidipäästöjen varastoksi esimerkiksi lainsäädännön tai hiiliserifikaattien ohjaamana. Metsäisille maille ei pidä sälyttää yhä korkeampaa nielutavoitetta vaan tasapuolisuuden nimissä kaikilla jäsenvaltioille pitäisi asettaa edes jonkinlainen nielutavoite. Taakanjakoasetuksessa (ESR) ehdotettu nieluvaranto on pidettävä jäsenmaille vapaaehtoisena.

Fossiilitonta energiankäyttöä on edistettävä: Energiatehokkuusvelvoitteiden (EED) osalta on varmistettava, että energian käyttöä ei rajoiteta eikä teollisuutta pakoteta energiatehokkuusinvestointeihin. Yrityksissä vähäpäästöinen energia ei ole ongelma vaan ratkaisu mm. sähköistämisessä, vetytaloudessa ja hiilidioksidin talteenotossa. Yritykset tietävät itse parhaiten omat investointitarpeensa, joihin liittyy useita muitakin näkökulmia kuin energiatehokkuus.

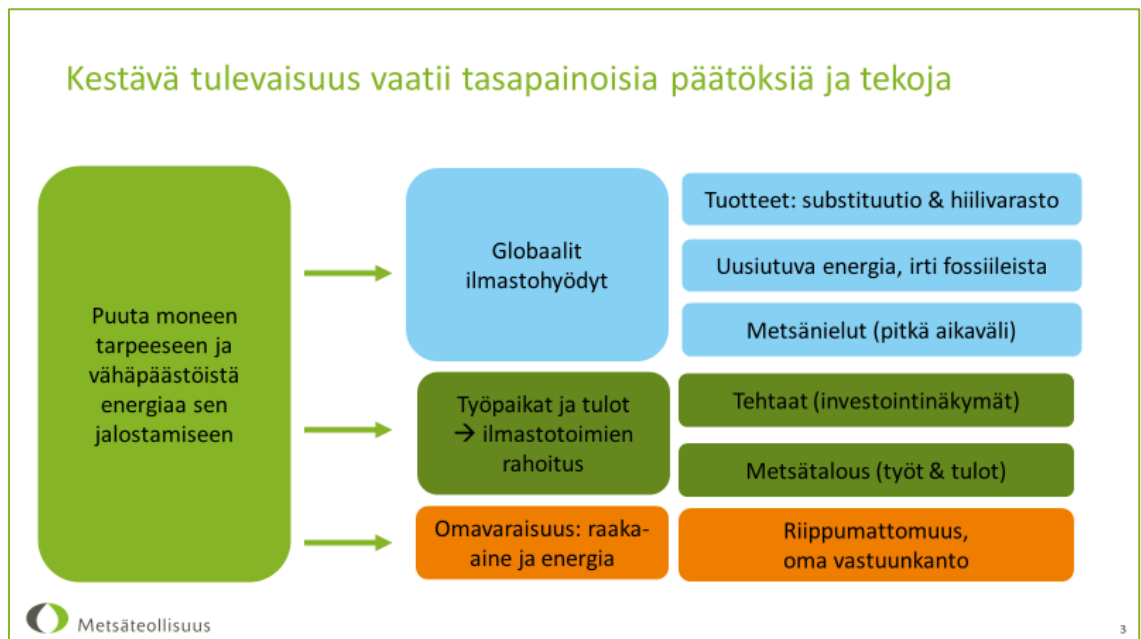
Puhtaasta teollisuustuotannosta on pidettävä kiinni: EU:n päästökauppajärjestelmän (ETS) osalta on tärkeää, että hiilivuotoa torjutaan teollisuuden kilpailukyvyn turvaavalla tavalla. Fossiilisista irtautumisen edelläkävijöitä eli yli 95 prosenttia biomassaa energianlähteenään käyttäviä laitoksia ei pidä rankaista poistamalla niitä päästökaupasta. Tällaiset edelläkävijätehtaat tarvitsevat jatkossakin niille kuuluvat maksuttomat päästöoikeudet ja sähköistämistä edistävän tuen. Suuria epävarmuuksia koskevaan hiilitulliin (CBAM) on suhtauduttava kriittisesti.

Energiaverotuksen on vauhditettava teollisuuden sähköistymistä ja siirtymistä uusiutuvaan energiaan: Energiaverotuksessa (ETD) on puolustettava bioenergian verottomuutta, koska korkea EU:n uusiutuvan energian tavoite sekä siten myös päästövähennystavoite perustuvat merkittävältä osin bioenergiaan. Samoin on puolustettava teollisuuden sähkön käytön maltillista verokohtelua, jotta teollisuuden sähköistäminen ei vaarannu.

Fagerblom Ahti

25.10.2021

Metsäteollisuuden ilmastomyönteiset tuotteet on saatava maailmalle kustannustehokkaasti: Ulkomaankauppaa palvelevien merikuljetusten kilpailukyvyistä on huolehdittava, koska niihin kohdistuu Fit for 55:ssä merkittävää kustannuspainetta. Suomessa talvimerenkulku, riippuvuus merikuljetuksista, pitkät etäisyydet valtamerisatamiin sekä olemattomat mahdollisuudet siirtää vientikuljetuksia muiden liikennemuotojen varaan asettavat vientialat poikkeuksellisen alttiiksi merikuljetusten hinnannousulle. Merenkulun polttoaineita esitetään minimiverotuksen piiriin (ETD), samalla kun aluksilla veloitetaan käyttämään vaihtoehtopolttoaineita (FuelEU Maritime) ja polttoaineiden hiilisisältöä hinnoitellaan päästökaupassa (merenkulun ETS).



Kuva: FF55-paketissa puunkäytön hyödyt ilmastolle, taloudelle ja työllisyydelle pitäisi tunnustaa laajasti. Vaarana on, että esimerkiksi alati vaihtuvat biomassan kestävyysvaatimukset, liiallinen nielujen painottaminen ja bioenergian verottaminen suosivat lopulta fossiilitalouden jatkamista sekä heikentävän EU:n energia- ja materiaaliomavaraisuutta.

Metsäteollisuus ry



Timo Jaatinen
toimitusjohtaja

Eduskunnan suurivaliokunta
suv@eduskunta.fi

Lausunto
Dnro. 110/2021

1/8

29.10.2021

MTK lausunto suurelle valiokunnalle asiasta E97/2021vp 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta

MTK kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta E97/2021vp 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta. MTK lausuu vain alla mainituista E-kirjeen osista:

MTK:n kommentit osasta U 49/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta LULUCF-asetuksen ja hallintomalliasetuksen muuttamisesta

MTK pääasiallisesti yhtyy valtioneuvoston kirjelmässään esittämiin kannanottoihin. Valtioneuvoston kannan lisäksi MTK haluaa tehdä komission esityksestä ja Suomen kannasta seuraavat huomiot:

MTK:n näkemys kohdassa 2.2. esitettyyn kunnianhimon tasoon. Ollakseen uskottavaa EU:n ilmastopolitiikan painopiste tulee olla selkeästi päästöjen vähentämisessä. Nielujen lisääminen on toissijainen toimenpide päästöjen tasapainottamiseksi. MTK:n mukaan on huolestuttavaa, että vasta keväällä 2021 EU:n ilmastolaissa sovittua -225Mt CO₂ eq tavoitetta esitetään kiristettäväksi jo nyt -310 Mt CO₂ eq tasolle vuonna 2030. Näin siitäkin huolimatta, että Pariisin ilmastopöytäkirja velvoittaisi osapuolia vain toteuttamaan ns. no-debit säännön eli pitämään maankäyttösektorin nielun puolella. Viimeistään kiristysehdotus EU:n ilmastolain tasolta -225Mt CO₂ eq tasolle -310 Mt CO₂ eq herättää kysymyksen, onko EU:n ilmastopolitiikan ensisijainen tavoite päästöjen vähentäminen vai tosiasiallisesti nielujen vahvistaminen?

Mikäli Suomi saavuttaa itsellensä kansallisesti asettamansa hiilineutraaliteettitavoitteen 2035 mennessä, tapahtuisi se 15 vuotta Pariisin ilmastopöytäkirjassa määriteltyä tavoitetta etuajassa, jonka mukaan päästöt ja nielut on saatava tasapainoon 2050 mennessä. MTK:n näkemyksen mukaan Suomelle ei tule asettaa komission pohjaesitystä kunnianhimoisempia LULUCF tai myöhemmin AFOLU-sektorin tavoitteita nielujen lisäämiseksi. Jos nieluja tavoitellaan vahvistettavan yli komission pohjaesityksessä eri maille asetetun tason, tulee se tapahtua markkinaehtoisesti. Toisin sanoen komission esittämän vuoden 2035 jälkeisen hiilinegatiivisuuden tulee toteutua markkinaehtoisesti, eikä 2030 asetettua 310Mt EU tason nielutavoitetta tule kiristää.

Kohdassa 2.3. esitetyn LULUCF-ehdotuksen puutuoteartiklan laajentamiseen uusiin tuotekategorioihin MTK suhtautuu myönteisesti. MTK:n näkemyksen mukaan kyseisen artiklan laajennuksella on kiinteä yhteys komission aloitteeseen Kestävien hiilikiertojen palauttamiseksi. MTK näkee että kyseisellä aloitteella on mahdollista edistää markkinaehtoisesti toteutettavien hiilen sidontatoimien edistämistä paitsi puutuotteisiin, myös maankäyttösektorilla tapahtuvien lisäksi toimin. MTK pitääkin tärkeänä, että LULUCF asetuksen ja Kestävien hiilikiertojen palauttaminen aloitteen tilinpidollinen yhteensopivuus varmistetaan neuvotteluiden myöhemmässä vaiheessa.

Esityksen kohdassa 2.4 Yleiset joustomahdollisuudet, todetaan että jäsenvaltioiden velvollisuudeksi tulee raportoida ylijäämäpoistumien kaupankäynnin voitoista ja nämä voitot tulee sijoittaa ilmastohankkeisiin. MTK näkisi vahvasti perusteltuna ja ilmastopolitiikan hyväksyttävyyttä maanomistajien keskuudessa lisäävänä toimenä, että Suomi jo tässä yhteydessä tekisi periaatepäätöksen, että mahdollinen kaupankäynnistä saatava voitto sijoitettaisiin vähentämättömänä Suomessa maankäyttösektorilla tapahtuvaan ilmastotyöhön. Näin sektorille syntyisi edes jokin yhteinen sisäinen kannuste pyrkiä Suomen valtiota velvoittavan tason ylittäviin päästövähennyksiin ja nielujen vahvistamiseen. Näin siitäkin huolimatta, että MTK tunnistaa mahdollisten kaupankäynnistä saatavien tulojen jäävän vähäisiksi, johtuen valtiota velvoittavien tavoitteiden tiukkuudesta.

MTK kannattaa kohdassa 8.3. käsiteltävää yhteisen AFOLU-sektorin muodostamista 2030 jälkeiselle ajalle. Tällöin kaikki maatalouden päästöt ja poistumat laskettaisiin ja raportoitaisiin yhdessä politiikkapilarissa. MTK:n näkemyksen mukaan päätös siitä, että kyseistä pilaria koskeva tavoitteen asetanta on tehtävä kansallisella tasolla, olisi tehtävä kuitenkin jo tässä vaiheessa. Jos päätös asetetaan EU-tason yhteinen AFOLU-tavoite vai sallitaanko jäsenvaltioiden kansallisesti asettaa tavoitetasonsa, tehdään myöhemmässä vaiheessa, MTK:n mukaan kasvaa riski, että metsäisten jäsenmaiden nieluja käytetään maatalousvaltaisten maiden päästöjen kompensointiin. Tämä ei olisi hyväksyttävää ilmastopolitiikan ympäristöintegriteetin, eikä metsäisten valtioiden talouden näkökulmista.

MTK haluaa erikseen korostaa, että se yhtyy valtioneuvoston näkemykseen, jossa Suomi pitää tärkeänä, että tulevaisuudessa maankäyttösektorin hiilinielut ja varastot otetaan todenmukaisesti huomioon ilmastolaskelmissa. Samoin MTK pitää hyvänä, että komission pohjaesityksessä LULUCF asetuksen laskentamenettelyitä on yksinkertaistettu aikaisemmasta hyvin monimutkaisesta asetuksesta. Edelleen MTK yhtyy valtioneuvoston näkemykseen, jonka mukaan maankäyttösektorin toimenpiteiden pitkäjänteisen luonteen ja sääntelyn ennakoitavuuden vuoksi valtioneuvosto pitäisi hyödyllisenä, jos vuosien 2026-2029 nielutavoitteen kehityspolku määritettäisiin jo osana tämän asetusehdotuksen käsittelyä. Täten ei muodostuisi tarvetta komission esittämällä tavalla 4 artiklan 3 kappaleessa oleville täytäntöönpanoasetuksille jäsenvaltioiden kasvihuonekaasujen lineaarisesta kehityspolusta ja vuosittaisista poistumatavoitteista. MTK yhtyy myös valtioneuvoston kantaan joustojen merkityksellisyydestä osana asetuksen kustannustehokasta toimeenpanoa.

MTK:n kommentit osasta U 55/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 2018/842/EU sitovista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021—2030 ja Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi (taakanjakoasetus)

MTK on sitoutunut Pariisin ilmastopöytäkirjan tavoitteisiin. EU:n ilmastopolitiikka on saatettavissa Pariisin ilmastopöytäkirjan mukaiselle uralle vain siten, että jokainen jäsenmaa hoitaa vastuunsa. Tämä tarkoittaa sitä, ettei yksikään jäsenvaltio laita päästöjään muiden jäsenmaiden kuitattaviksi. Tämän on

oltava peruseriaate jatkoneuvotteluissa 55-valmiuspaketissa, jossa Suomen valtiolle on asetettu yksi EU:n tiukimmista tavoitteista niin LULUCF- kuin ESR-politiikassakin. Suomi tekee oman reilun osansa EU:n yhteisestä ilmastopolitiikasta esitetyillä tavoitetasoilla, eikä lisäkirstyksiä tule kohdistaa Suomeen.

Taakanjakoasetuksen uudistamisessa esitetään Suomelle lisäkirstyksiä, jotka ovat kohtuuttomia maataloussektorille, koska päästövähennysten todentaminen ei ole riittävää vastaamaan sektorilla tehtyä ilmastotyötä ja sektorin kannattavuus on erityisen heikko.

MTK korostaa, että ollakseen reilu maanomistajille, jäsenmaille ja luonnolle, 55-valmiuspaketin toimeenpanon tulee perustua 1) luonnontieteellisiin kriteereihin ja 2) kansalliseen laskentaan päästöistä ja poistumista (hiilensidonta).

Toisin kun on esitetty, taakanjakosetuksen taakanjako jäsenmaiden välillä ei saisi perustua BKT/asukas jakotapaan vaan päästövähennysten kustannustehokkuuteen. Esitetyt joustot eivät poista asetusesityksen valuvikaa, vaan komission kriteerit entisestään lisäävät epäoikeudenmukaisuutta jäsenmaiden välillä, erityisesti hiilensidontaa ylläpitäville ja hiilivarastoja tuottaville jäsenmaille kuten Suomelle.

Ehdotuksen tavoitteesta (kohta 2)

Asetusehdotuksen ensisijainen tavoite on uudistaa taakanjakoasetusta siten, että vähintään 55 % päästövähennystavoite saavutetaan. Tämä tarkoittaa sitä, että taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite EU:n tasolla kiristyisi 40 %:iin vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

MTK pitää asetuksen yleistavoitetta tärkeänä, mutta korostaa, että hiilineutraalius ennen vuotta 2050 tulee saavuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ja reilusti jäsenmaiden välillä, kuten komissaari Timmermans 55-paketin julkistustilaisuudessa totesi 14.7.2021: *"The package needs to be fair, fairness within EU and between member states."*

MTK yhtyy taakanjakoasetuksen uudistuksen tavoitteeseen määrittää tasapainoinen ja asteittainen päästövähennyspolku ilmastoneutraalisuuden saavuttamiseksi EU:ssa vuoteen 2050 mennessä. Kuten valtioneuvosto kirjelmässään toteaa, jäsenvaltioiden maakohtaisia sitovia päästövähennystavoitteita muutettaisiin tämän tavoitteen mukaisesti. Komission ehdotuksessa tavoitteena on, että kiristyvät tavoitteet kohdistuvat jäsenmaihiin kustannustehokkaalla ja yhdenmukaisella tavalla ottaen huomioon taakanjakoasetuksen eri sektoreiden päästövähennyspotentiaali ja oikeudenmukainen siirtymä. Komission esitys ei MTK:n mukaan vastaa tavoitetta tasapainoisuudesta ja jäsenmaiden välisestä oikeudenmukaisuudesta (kohta 3.2)

Ehdotuksen soveltamisalasta (kohta 3.1)

Asetusehdotusta sovelletaan ns. päästökauppaan kuulumattomaan sektoriin eli taakanjakosektoriin, johon sisältyy päästöjä rakennussektorilta, maataloudesta, jätehuollosta ja liikenteestä. Komissio ehdottaa päästökauppaa laajennettavaksi tieliikenteeseen ja rakennusten lämmitykseen, mutta sektorit säilytettäisiin taakanjakosektorin soveltamisalalla, kuten valtioneuvosto U-kirjelmässään toteaa.

Asetusehdotus ei sellaisenaan koske maankäytöstä, maankäytön muutoksesta ja metsätaloudesta (LULUCF) aiheutuvien kasvihuonekaasujen päästöjä ja poistumia, mutta komissio luo 55-paketissaan näkymän AFOLU-sektoriin (maatalous, metsätalous ja muu maankäyttö), jossa maatalouden hiilidioksidin päästöt ja poistumat olisi mahdollista tarkastella samassa maatalouden taakanjakosektorin kaasujen, lähinnä metaanin ja dityppioksidin kanssa.

MTK pitää tärkeänä, ettei maatalouteen kohdistu kohtuuttomia paineita supistuvan taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.

MTK näkee myönteisenä tarkastella maatalouskaasuja yhdessä maatalousmaan hiilidioksidipäästöjen ja poistumien (hiilensidonta) kanssa, minkä 2030 jälkeinen AFOLU-

tarkastelu mahdollistaisi. Tällöin laskennan ja tavoitteen asetannan allokaation eri päästöluokkien välillä on pysyttävä kansallisella tasolla, eikä LULUCF-sektoria saa käyttää muiden maiden jäsenmaiden taakanjakosektorin päästövähennyksien laskentaan, jotta oikeudenmukaisuus täyttyisi.

Jäsenvaltiokohtaiset päästövähennystavoitteet (kohta 3.2)

Jäsenmaille päivitetään päästövähennysprosentit vuodelle 2030 vuoteen 2005 verrattuna. Päivityksessä prosentit kiristyvät 10 %:n ja 50 %:n välille entisten 0 ja 40 %:n sijaan. Lisäksi jäsenmaat velvoitetaan noudattamaan vuotuisia päästökiintiöitä, joista uudet velvoitteet astuisivat voimaan vuodesta 2023 alkaen. Vuosille 2021 ja 2022 asetetut Suomen päästökiintiöt taakanjakosektorille ovat 28,8 Mt CO₂-ekv ja 21,0 Mt CO₂-ekv (kohta 5.4).

Jäsenvaltiokohtaisten päästövähennysvelvoitteiden jakotapa BKT/asukas -kriteerillä säilyy komission ehdotuksessa. Kustannustehokkuus on otettu huomioon ”soveltuvien osien” niiden jäsenvaltioiden kohdalla, joiden BKT/asukas – luku ylittää EU:n keskiarvon. Komission vaikutusarvioinnin mukaan näitä valtioita ovat Alankomaat, Belgia, Tanska, Saksa, Ranska, Irlanti, Luxemburg, Ruotsi, Itävalta ja Suomi. Suomen osalta kustannustehokkuuskorjaus ei kuitenkaan vaikuta päästövähennysvelvoitteeseen, kun mm. Tanska saa helpotusta velvoitteeseen 3 % ja Irlanti 9 %. Suomen osuus EU:n maatalouden aiheuttamista päästöistä on 1,5%.

MTK näkee jäsenmaiden välisen tavoitelaskennan erittäin ongelmallisena ja epäoikeudenmukaisena, sillä se ei toteuta tavoitteenmukaista kustannustehokkuutta eikä luonnontieteellistä kriteeristöä. Tämä on epäreilua ilmastoa ja maatalouden ilmastotoimien vaikuttavuutta kohtaan. Epäreilua lisää joustomekanismit, jossa maatalouden joustot ovat sitä suuremmat mitä suurempi on jäsenmaan maataloussektori. Taakanjakotapa on heikosti yhteensopiva saastuttaja maksaa periaatteen kanssa. (kohta 3.3.).

Muutokset joustokeinoihin (kohta 3.3)

Komission esityksen mukaan kertaluonteinen päästöoikeuksien siirto päästökaupasta (ns ’one-off’ jousto) sekä ns LULUCF-jousto tarjoavat joillekin jäsenmaille joustoja, joiden ensisijaisena tarkoituksena on auttaa jäsenvaltioita saavuttamaan velvoitteensa kustannustehokkaasti. Suomen one-off jousto on 2 % (vrt Irlanti ja Luxembourg 4 %, Malta 7 %). LULUCF-jousto Suomen taakanjakosektorille on pieni. Komission mukaan luvut on määriteltä sen perusteella kuinka suurta osaa maatalouden päästöt edustavat taakanjakosektorilla.

MTK näkee joustokriteerit epäloogisina ja perää vaikutusarviointia taakanjakosektorin päästöjen ja maatalouden osalta nettopäästöjen vähennyspotentiaalin hyödyntämiseksi. Maatalous päästää ja sitoo kasvihuonekaasuja, mikä olisi tunnistettava jo ennen mahdollista AFOLU-kautta vuoden 2030 jälkeen.

MTK tulkitsee, että Suomen taakanjakosektorin joustot ovat jäsenmaiden välisessä vertailussa pienimmästä päästä, vaikka taakanjaon päästövähennysvelvoite on suurin. Tämä ei vastaa kustannustehokkuustavoitteeseen eikä täytä sosiaalisia tai luonnontieteellisiä kriteereitä maa- ja metsätalouselinkeinojen lähtökohdista. Joustojen jakotapa on heikosti yhteensopiva saastuttaja maksaa periaatteen kanssa.

Kuten valtioneuvoston kirjeessä todetaan, LULUCF-jousto voimassa olevassa asetuksessa ei kata maaluokista hoidettua metsämaata. Komissio ehdottaa, että soveltamisalaa laajennettaisiin kattamaan kaikkia maankäyttöluokkia ja LULUCF-sektorin poistuman osuus tulee rajata 225 Mt CO₂-ekv.

Jäsenmaille jouston hyödyntäminen taakanjakosektorin velvoitteen kattamiseen edellyttää LULUCF-sektorille asetetun velvoitteen ylittämistä.

MTK tulkitsee, että Suomen metsät lasketaan mukaan EU-tason yhteiseen poistumaan ja sen ylittyessä muut jäsenmaat, joille on laskettu joustoja suurten maatalouspäästöjen vuoksi, saavat tästä kevennystä taakanjakosektorin päästövähennyksille. Tämä ei vastaa asetuksen tavoitteita oikeudenmukaisuudesta ja kustannustehokkuudesta.

MTK suhtautuu varauksellisesti komission esittämän lisäisen varannon (additional reserve) joustojärjestelyyn, joka valtioneuvoston kirjeen mukaan perustuu maankäyttösektorin mahdolliseen EU-tasolla syntyvään ylijäämään ja sen käyttämiseen taakanjakosektorin tavoitteiden täyttämiseen tiettyjen kriteereiden täytyessä. Kyseessä olisi vapaaehtoinen jousto jäsenmaille, mutta edellyttäisi jäsenmaata luovuttamaan oman LULUCF-sektorin ylijäämänsä varantoon käytettäväksi.

MTK korostaa, että on hyvin epävarmaa, että LULUCF jousto realisoituisi ollenkaan. Se edellyttäisi, että EU pääsee vähintään EU:n ilmastolaissa asetettuun -225Mt nielutasoon vuonna 2030. Tämä ei ole mitenkään varmaa tilanteessa, jossa EU:n metsät kärsivät kasvavista luonnontuhoista.

Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin (kohta 4)

Erityisesti joustoesitysten jakotavan vuoksi MTK ei yhdy valtioneuvoston kantaan siitä, että esitys kaikilta osin täyttäisi em. periaatteet.

Ehdotuksen vaikutukset (kohta 5)

Jos jäsenvaltio ei pääse vuotuisen päästövähennystavoitteeseensa joustokeinojenkaan jälkeen ylitetty määrä kerrotaan kertoimella 1,08 ja lisätään seuraavan vuoden päästöihin, kuten valtioneuvoston U-kirjelmässä todetaan. Päästövähennyspaineen kasvu voi johtaa jäsenvaltion lisäkustannuksiin. Kirjelmässä myös todetaan, että VTT:n mallinnusten mukaan taakanjakoehdotuksen 50 %:n velvoitteen kustannustehokas saavuttaminen edellyttää täysimääräisen jouston hyödyntämistä päästökauppasektorilta. One-off 2 %:n jouston lisäksi tarvitaan muita joustoja. Tarkempia arvioita tarvitaan 50 %:n päästövähennystavoitteen taloudellisista vaikutuksista. Lisäksi valtioneuvoston kirjelmässä todetaan, että tietoa tavoitteiden mukaisen päästökehityksen vaikutuksista energiajärjestelmään, kansantalouteen ja työllisyyteen, luonnonvarojen käyttöön, luonnon monimuotoisuuteen, rakennettuun ympäristöön ja ihmisten terveyteen on tulossa syksyllä 2021 Hiisi-hankkeen myötä.

MTK korostaa, että vaikutusarvioinneissa on kiinnitettävä huomiota myös ruokaturvaan ja maatalouden kannattavuuteen, jota ilmastonmuutos jo haastaa vaikeutuvina ja sääilmiöiltään yhä ennakoimattomimpina kasvukasvukausina.

Ympäristövaikutusten osalta kirjelmässä kuvataan miten nykyisellä kehityksellä taakanjakosektorin päästöt 2030 olisivat arviolta 23 Mt CO₂-ekv, mutta uusi 50 %:n tavoite lisää päästövähennysten tarvetta noin 2 Mt CO₂-ekv:sta lähes 6 M CO₂-ekv tonniin. Päästöjen vähentäminen 17,2 M CO₂-ekv tonniin vuoteen 2030 mennessä mahdollistaa Suomen hiilineutraalisuustavoitteen vuonna 2035, mikä edellyttää toimia kaikilla taakanjakosektorin osa-alueilla.

MTK on mukana päästövähennystavoitteessa. Luken laatiman Maatalouden ilmastotiekartan mukaan Suomella on näkymä 4 Mt CO₂-ekv päästövähennyksestä maataloussektorilla 2035 mennessä, kun mukaan lasketaan peltojen päästövähennyspotentiaali hiilidioksidivirtoineen (AFOLU).

Ennen kuin sitovia maatalouden päästövähennys tavoitteita asetetaan, peltojen viljelytekniesten ja maatalajikohtaisten päästökertoimien tulee olla käytössä, jotta maatalouden ilmastotoimet ja vaikutukset kasvihuonekaasuihin saadaan todennetuksi.

MTK:n kommentit osasta: U 57/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilirajamekanismista (hiilirajamekanismi, CBAM)

U 57/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmässä muotoiltu Suomen kanta kuvaa hyvin valmistelun vaikeutta ja keskeneräisyyttä. Hiilirajamekanismi on tärkeä osa komission uutta kauppapolitiikan strategisen autonomian tavoitetta. Periteisen kauppapolitiikan laajennuksina komissio esitti käsittelyssä olevan hiilirajamekanismin lisäksi tuotteiden metsäkatomerkitöjä ja yritysten riittävän huolellisuuden periaatetta tukevaa due diligence lainsäädäntöä.

Tasavertaisen kilpailuasetelman turvaamiseksi 55-valmiuspaketin yhteydessä tarvitaan toimenpiteitä kirjelmässä kuvatun hiilivuodon estämiseksi. Valtioneuvoston kirjelmä kuvaa hyvin WTO-kelpoisen hiilitullivalmisteluprosessin ja vaikutusarvioiden tekemisen vaikeutta.

Ajankohtaisena täydentävinä näkökulmina haluamme nostaa seuraavia asioita lähinnä lannoitteiden hiilirajamekanismia koskien:

1. Energian hinnannousu

Viimeaikaista energian hinnan nousua voidaan pitää odottamattomana, mutta toisaalta hyvänä esimerkkinä hiilirajamekanismin haasteista. Kun tavoitteena on ennakoitavuuden parantaminen, luodaan hiilirajamekanismilla hyvä puite pitkäjänteiselle työlle. Toisaalta on kuitenkin valmistelussa huomioitava keinot, joilla voidaan reagoida markkinoiden nopeisiin hintamuutoksiin.

Tällä hetkellä on mm. näkyvissä, että monet isot eurooppalaiset toimijat (Yara, Borealis ja BASH) ovat pysäyttämässä oman lannoitetyyppituotantonsa energian hinnannousun takia, mikä aiheuttaa merkittävän häiriön maatalouden tuotantopanosmarkkinoille. Nyt viljelijöille tarjolla olevat lannoitteet ovat Suomessa historian kalleimpia.

2. Muut tuontikustannuksia nostavat tuontikustannukset

EU on jo pitkään käyttänyt lannoitemarkkinoilla polkumyyntitulleja eurooppalaisen tuotannon turvaamiseksi. Perusteena on käytetty edullista maakaasun hintaa eli käytännössä ns. hiilivuotoa. EU-alueen viljelijöille nykyinen toimintamalli aiheuttaa tutkimusten mukaan jo ennen energian hinnan voimakasta nousua n. 1 miljardin euron lisäkustannukset vuodessa.

Valtioneuvoston kirjelmässä todetaan, että hiilirajamekanismi ei ota kantaa muihin samoihin tavoitteisiin pyrkiviä mekanismeja. 55-valmiuspaketin hallinnan kannalta on välttämätöstä, että eri mekanismien yhteisvaikutus on päätöksenteon pohjana.

3. Luotettavan data haasteet ja vaikutus sertifikaattien tarpeeseen

Toimijoiden tasavertaisessa kohtelussa on nostettu esille, miten hiilirajamekanismi lasketaan ja miten otetaan huomioon mm. toimijan käyttämä teknologia. Valtioneuvoston kirjelmässä viitataan mm. ulkomailla maksettujen päästömaksujen vähentäminen mekanismin maksusta. Jos käytetään keskiarvolukuja, niin ilmeisesti sama menettely pitää olla käytettävissä toimijoille, jotka käyttävät vähemmän päästöjä tuottavaa teknologiaa. Tämä voi sisältyä viittaukseen yksilöidystä datasta.

Toinen haastava kysymys on luotettavan datan saatavuus laajennettaessa CBAM-menettelyä. Kokemuksemme mukaan jo nykyisellään suomalaisen data on vertailukelpoisesti laajaa, mutta sillä perusteella ei vielä voida luotettavasti käyttää laskennassa.

Datan luotettavuus ja mitattavien parametrien riittävyys todentamaan ilmastovaikutukset ovat varmasti yksi keskeisimmistä riitojen aiheista tulevaisuudessa. WTO-tasolla puhutaan paljon läpinäkyvyydestä ja sen lisäämistarpeesta, jotta sitoumuksilla olisi todennettavuus. CBAMin pohjalla oleva laskenta on yksi iso epävarmuuden ja läpinäkyvyyden puutteen lähde.

4. Päätuotteen rajaus

Valtioneuvoston kirjeessä kuvataan teräksen rajausta mm. romuautoesimerkillä. Toisaalta laajennuskeskusteluissa törmätään nopeasti, millä painoarvolla esimerkiksi lannoitteiden hiilitulli vaikuttaa lopputuotteidenkauppaan, kuten vilja. Tärkeää on siis määrittää myös, missä on raja-arvo, jolla vaikuttavuus on merkittävä. Käytännössä tämä tulee vastaan esimerkiksi viljan tuonnissa, kun Mustanmeren alueelta päästää toimittamaan huomattavasti erilaisella kustannusrakenteella tuotteita EU:n sisämarkkinoille.

MTK:n kommentit osasta: U 59/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä, sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta

MTK tuo esiin pettymyksensä, että komissio on päätnyt avaamaan Uusiutuvan energian direktiivin kestävyyskriteerit jo nyt, vaikka aikaisemmankaan uusiutuvan energian direktiivin mukaisien kestävyyskriteerien toimeenpanoa ei ole saatettu käytäntöön jäsenvaltioissa. Lainsäädännön ennakoitavuuden ja toimijoiden kestävämpiin toimintatapoihin motivoinnin kannalta MTK ei pidä toteutunutta kehitystä toivottuna.

MTK pitää direktiiviesityksessä esitettyjä uusia metsiä koskevia määritelmiä epäselvinä ja uusien määritelmien mukanaan tuomia oikeusvaikutuksia tässä vaiheessa mahdottomina arvioida. Määritelmiä on huomattavasti muutettu aikaisemmasta, varsin tarkkarajaisesta, direktiivistä.

U-kirjeessä 59 on poimittu esimerkkinä näistä uusista määritelmistä korkealaatuinen ainespuu (quality roundwood). MTK huomauttaa, että puumarkkinoilla kaikilla ostajilla on omat yksilölliset mitta- ja laatuvaatimuksensa, joilla he täyttävät markkinoiden tarpeita. Yksiselitteistä määritelmää korkealaatuiselle ainespuulle ei ole muodostettavissa kansallisella tasolla – saatikka EU-tasolla. Korkealaatuisen ainespuun määrittäminen EU-lainsäädäntöön puumarkkinoita ohjaavana terminä, johtaisi erittäin suurella todennäköisyydellä puumarkkinoiden dynamiikan jäykistymiseen ja sitä kautta hyvinvointitappioihin.

Komission direktiiviesitys tuo uutena asiana EU-lainsäädäntöön kaskadiperiaatteen. Sekä direktiivin sisältämä jätehierarkia maininta, että uutena esitettävä kaskadiperiaate ovat huonosti yhteensopivia markkinaehtoisesti toimivien puumarkkinoiden kanssa. MTK:n näkemyksen mukaan olisi tavoiteltavaa, että kaskadiperiaatetta ei tuotaisi ollenkaan EU-lainsäädäntöön. Komissiolle esitettyä toimivaltaa delegoidun säädöksen antamiseksi kaskadiperiaatteen käytännön soveltamiseksi ei tulisi myöntää. Asiaa ei voida pitää puumarkkinoiden toimivuuden kannalta vähämerkityksisenä asiana, vaan asialla on suora vaikutus puumarkkinoiden kilpailullisuuteen.

MTK kannattaa, että kehittyneille biopolttoaineille ja biokaasulle, jotka on tuotettu liitteen IX A-osan raaka-aineista, asetettaisiin edelleen erillinen vähimmäisosuusvelvoite. Samoin MTK kannattaa, että tuplalaskennasta luovutaan. Suomi on luopunut tuplalaskennasta jo aikaisemmin ja Suomessa sovellettavat jakeluvelvoite prosentit ovat merkittävästi EU:n asettamia korkeampia. Sen sijaan MTK ei kannata, että edellä mainittujen polttoaineiden tavoiteosuus prosenttia EU-lainsäädännössä laskettaisiin puolella prosenttiyksiköllä 2025 ja 1,3% 2030. On tärkeää, että kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun osuudet kasvavat kaikkialla Euroopassa.

Komissio esittää lukuisia muutoksia metsäbiomassan kestävyyskriteereihin. Esitetyt muutokset ovat sisällöltään niin epäselviä, ettei niiden oikeusvaikutuksia pystytä arvioimaan tässä vaiheessa. MTK esittää, että Suomi ottaisi esitettyihin muutoksiin kannan, jonka mukaisesti komission tulisi palata Uusiutuvan energian direktiivi 2 aikaisiin muotoiluihin ja vetää esityksensä kestävyyskriteerien osalta takaisin. MTK:n tietojen mukaan esimerkiksi Ruotsissa harkitaan tämän sisältöisen kannan muodostamista. Kaikkein kriittisimmin komission esityksessä MTK suhtautuu ns. no-go-alueiden laajentamiseen pyrkiviin tavoitteisiin. MTK:n näkemyksen mukaan on epäselvää kunnioittaako komissio esityksessään ns. riski-perustaista tarkastelua ylipäättään, vai johtavatko esitetyt muutokset riski-perustaisen tarkastelun asteittaiseen hylkäämiseen. MTK tukee riski-perustaisen tarkastelun säilyttämistä uusiutuvan energian direktiivin kestävyysartikloissa.

Lopuksi MTK toteaa, että EU:n on mahdotonta saavuttaa asettamiaan uusiutuvan energian kasvutavoitteita, jos biopolttoaineet, biokaasu ja metsäbiomassa monipuolisesti eivät ole käytettävissä kasvavasti keinovalikoimassa. MTK huomauttaa, että kaikki ne EU-valtiot, joissa uusiutuvan energian osuus on merkittävässä roolissa energian loppukulutuksesta ovat onnistuneet hyödyntämään bioenergiaa pitkäjänteisesti kehittämällä energiasäätöjärjestelmäänsä. Tekemällänsä esityksellä komissio ei jatka pitkäjänteisen ja ennakoitavan lainsäädännön polulla näiltä osin. On epäselvää johtaako komission tekemä esitys uusiutuvan energian direktiivistä ylipäättään direktiivin pääasialliseen tavoitteeseen, eli uusiutuvan energian lisäämiseen energian loppukäytöstä EU-alueella.

Helsingissä 29.10.2021

MAA- JA METSÄTALOUSTUOTTAJAIN KESKUSLIITTO MTK r.y.

Liisa Pietola
Ympäristöjohtaja

Juha Ruippo
johtaja

Anssi Kainulainen
Energia-asiantuntija

27.10.2021

Pekka Vuorinen

Eduskunnan suuri valiokunta

suv@eduskunta.fi

Viite: Lausuntopyynnöt 12.10.2021

E 97/2021 vp Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta

Rakennusteollisuus RT ry (RT) kiittää mahdollisuudesta lausua E 97/2021 vp Valtioneuvoston selvitykseen ”55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta”. RT tässä vaiheessa keskittyy kahteen toimijoidensa kannalta merkityksellisempään Valtioneuvoston kirjelmään:

- U 48/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi
- U 57/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilirajamekanismista (hiilirajamekanismi, CBAM).

U 48/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi

Euroopan komissio antoi 14.7.2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi COM(2021) 558 final. Ehdotus on osa 55-valmiuspakettia. Ehdotuksessa on annettu yleiset puitteet ja toimenpiteet, joilla edistetään energiatehokkuutta ja varmistetaan energiatehokkuustavoitteiden saavuttaminen Euroopan unionissa. Ehdotuksen tavoitteena on linjata säännöt, joiden avulla toteutetaan ”energiatehokkuus ensin” -periaatetta kaikilla sektoreilla. Ehdotuksen tavoitteena on poistaa esteitä energiamarkkinoilta ja lisätä energian hankinnan ja käytön energiatehokkuutta. Ehdotuksessa säädetään myös indikaatiivisista kansallisen tason energiatehokkuuspanoksista ja niiden asettamisesta vuodelle 2030.

RT toteaa, että ehdotus on yleissävyltään kannatettava paketti ja siinä on paljon hyviä asioita. RT nostaa esimerkkeinä esiin seuraavia kannatettavia ja edistettäviä kohtia:

- ”energiatehokkuus ensin” on lähtökohtana oikeaa ja sen keinoina kysyntäjousto, energian varastointi ja älykkäät ratkaisut
- julkisten rakennusten esimerkillinen rooli
- tietämyksen lisääminen ja kotitalouksille suunnattava yhden luukun asiointipiste
- energiatehokkuuden kansallinen rahasto, rahoitus ja tekninen apu.

RT toteaa lisähuomioinaan seuraavaa, joita on jo osin nostettu esille vaikutusten arvioinnissa ovat:

- ”energiatehokkuus ensin” -periaate tulisi huomioida myös muussa lainsäädännössä, joilla energiatehokkuuteen vaikutetaan. Määräyksistä tulisi poistaa helpotukset, joita joillekin teknologioille, materiaaleille tai toteutustavoille on annettu energiatehokkuudesta samalla tinkien. Tätä ei ole huomioitu vaikutusarvioinnissa.
- on syytä varoa, että resursseja ei käytetä byrokratiaan. Seuranta ja valvonta ovat tärkeitä, mutta hallinnollisen taakan määrä on tärkeätä pitää mahdollisimman pienenä. Tämä on hyvin esillä u-kirjeessä
- julkisten rakennusten esimerkillinen rooli ja siinä yhteydessä esitetty 3 %:n tavoite vuosittaisista korjauksista
 - tavoite tarkoittaa käytännössä suurta korjausrakentamisen määrää. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että siihen on varauduttava riittävällä osajien määrän lisäämisellä. Tämä on huomioitu vaikutusarvioinnissa mutta sitä ei voi korostaa liikaa.
 - käytännön toimeenpano vaatii tarkempaa lainsäädäntöä. Hyvä kysymys on se, miten huomioidaan huonokuntoisten rakennusten purkaminen osana 3 %:n tavoitteen saavuttamista.

RT toteaa lopuksi, että Fit for 55 -pakettiin sisältyy samanaikaisesti paljon muitakin energiatehokkuutta edistäviä ja energiatehokkuustavoitteiden saavuttamista varmistavia osia. Viestinnältä ja lainsäädäntötyöltä vaaditaan hyvää koordinaatiota, jotta paketista muodostuu hyvä ja kannatettava ei päällekkäisyyttä sisältävä kokonaisuus. Esimerkiksi rakennusten energiatehokkuusdirektiivin revisiointiin liittyvät ehdotukset ovat vasta valmistelussa.

U 57/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilirajamekanismista (hiilirajamekanismi, CBAM).

RT näkee myönteisenä komission asetusluonnoksen hiilirajamekanismista (CBAM) keskeisenä mahdollisuutena ohjata hiilidioksidipäästöjä maailmanlaajuisesti ja samalla tasata hiilipäästöjen kustannuksia EU:n ja EU:n ulkopuolisten toimittajien välillä.

Osana eurooppalaista sementtiteollisuutta myös suomalainen sementtiteollisuus altistuu hiilivuodolle, joka pahenee EU:n lisätessä ilmastotavoitteitaan. CBAM on näin ollen välttämätön, jotta kolmansia maita voidaan kannustaa varmistamaan, että niiden tuottajat noudattavat samanlaisia hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimuksia kuin EU:n tuottajille asetetut vaatimukset. Näin tuotteet olisivat ympäristönsuojelun tasoltaan vertailukelpoisia.

RT katsoo, että CBAM-asetusluonnosta on vielä parannettava, jotta hiilidioksidikustannukset voidaan tehokkaasti tasata EU:n ja EU:n ulkopuolisten toimittajien välillä. Erityisesti joitakin komission ehdotusten keskeisiä tekijöitä on parannettava seuraavasti:

- on varmistettava hiilidioksidikustannusten täysimääräinen tasaaminen heijastamalla tiukasti EU:n toimittajien hiilipäästöjen kustannuksia;
- on kehitettävä läpinäkyvä ja uskottava seuranta- ja raportointijärjestelmä sisäisten päästöjen mittaamiseksi ja kiertämisen välttämiseksi;
- on otettava huomioon epäsuorat päästöt (sähkö) ja liikenteen päästöt EU:n tuottajien hiilidioksidikustannusten rakennetta kuvastaen;
- on sisällytettävä EU:n vientiä varten ratkaisu, jolla vältetään tilanne, jossa CBAM johtaisi Euroopan teollisuuden vähäisempään pääsyyn vientimarkkinoille, mikä taas vaikuttaisi negatiivisesti maailmanlaajuisiin hiilidioksidipäästöihin;
- tulee varmistaa, että CBAM otetaan käyttöön mahdollisimman pian, jotta voidaan lieventää hiilivuodon riskiä, joka kasvaa kasvavan tuonnin, tuontiliiketoiminnan muuttuvien mallien ja hiilidioksidihinnan jyrkän nousun paineessa.

RT katsoo lisäksi välttämättömäksi varmistaa, että CBAM tasoittaa tehokkaasti EU:n ja EU:n ulkopuolisten toimittajien välisiä hiilidioksidikustannuksia ennen kuin ilmaisjakoa poistetaan asteittain. CBAM:n olisi tultava voimaan etuajassa, eikä päästökauppajärjestelmän ilmaisjakoa pitäisi asteittain lakkauttaa ennen kuin CBAM tasaa hiilidioksidikustannukset. CBAM:n soveltamisalan olisi oltava riittävän laaja, jotta vältetään markkinoiden vääristyminen. CBAM:stä saatavilla tuloilla olisi tuettava energiantensiivisen teollisuuden hiilestä irtautumista.

Kunnioittavasti

Rakennusteollisuus RT ry

Aleksi Randell
toimitusjohtaja

Björkbacka/Rekilä/Kurki

28.10.2021

Eduskunta
Suuri valiokunta
SuV@eduskunta.fi

E 97/2021 vp 55-valmiuspaketti komission tiedonanto

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Akava ry ja STTK ry lausuvat seuraavasti:

Johdanto ja komission 55-valmiuspaketin tiedonanto

Järjestöt etupäässä kannattavat EU komission esitystä Fit for 55 ilmastopaketista. On tärkeää, että jäsenmaat sitoutuvat tavoitteeseen vähentää EU:n nettokasvihuonepäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja saavuttavat ilmastoneutraaliuden vuoteen 2050 mennessä. Ilmastomuutoksen torjuntatoimet ovat välttämättömiä. Lisäksi ne ovat mahdollisuus Euroopan talousalueelle rakentaa uutta globaalia liiketoimintaa, joka luo kasvua ja hyviä työpaikkoja. Onnistuminen edellyttää mittavia investointeja vihreään siirtymään ml. koulutukseen ja TKI-toimintaan. Jotta siirtymä toteutuu sosiaalisesti oikeudenmukaisesti, jäsenvaltioiden on mahdollistettava jatkuva oppiminen ja parannettava työntekijöiden mahdollisuuksia osaamisensa päivittämiseen

Komission ilmastopaketin keskeisenä tavoitteena pitää olla ihmisille turvallinen ja hallittu siirtymä vähähiiliseen yhteiskuntaan. Esitetyillä toimilla on merkittäviä vaikutuksia moneen ammattiryhmään ja sen onnistunut toteuttaminen edellyttää kattavaa muutosturvaa ja hyvää vuoropuhelua työmarkkinaosapuolten kanssa. Järjestöt pitävät komission esityksen isona puutteena sitä, ettei työntekijöille oikeudenmukaisen siirtymän varmistamista murroksessa ole integroitu osaksi esityksiä.

Järjestöt pitävät hyvänä, että Suomen kannassa koskien komission 55-valmiuspaketin tiedonantoa todetaan selkeästi, että EU:n siirtymä kohti ilmastoneutraalia taloutta tulee toteuttaa ekologisen ja taloudellisen periaatteen lisäksi sosiaalisesti kestäväällä tavalla, jossa otetaan huomioon oikeudenmukainen siirtymä.

Kaikissa esitetyissä toimenpiteissä tulee olla määriteltynä, miten oikeudenmukainen siirtymä toteutuu työntekijöille. Jäsenmaiden pitäisi valmistella yhteistyössä molempien työmarkkinaosapuolien kanssa kansalliset energia- ja ilmastosuunnitelmat ml. toimialakohtaiset suunnitelmat, jotka sisältävät yksityiskohtaiset ilmastotoimien työllisyysvaikutus- ja osaamistarvekartoitukset. Sama käytäntö pitää ulottaa oikeudenmukaisen siirtymän suunnitelmiin ja niiden valmisteluun. Työntekijöille reilua siirtymää on helpotettava koulutuksella ja osaamisen kehittämisellä, jotta heidän taloudellinen asemansa olisi turvattu. Työmarkkinaosapuolet tulee osallistaa toimenpiteiden suunnitteluun ja arviointiin. Komission esittämä

sosiaalinen ilmastorahasto (SCF) ei ole tähän tarkoitukseen kaikin osin tarkoituksenmukainen, sillä se ei sisällä lainkaan työntekijöille kohdennettavia oikeudenmukaisen siirtymän toimia.

Järjestöt huomauttavat eri välineiden osittaisesta sekavuudesta. EU komission tulee arvioida nyt esitettyjen ja jo olemassa olevan lainsäädännön, alakohtaisten strategioiden, sekä rahastojen ja tukimekanismien välinen rooli suhteessa FF55 paketin esityksiin. Erityisesti tulee arvioida eri rahoituslähteiden (mm. uusi sosiaalirahasto, oikeudenmukaisen siirtymän rahasto sekä globalisaatorahasto) ja säädösten vaikutus uudenaikaiseen tuotantoon ja hyvien työpaikkojen syntymiseen EU:n alueella. Julkisen sektorin (valtio ja kunnat) rooli on kokonaisuudessa merkittävä.

Hiilirajamekanismi

Järjestöt kannattavat hiilirajamekanismin periaatetta ja mekanismin kehittämistä. Pidemmällä aikavälillä sertifikaatit ovat keino suojata EU:n ja Suomen teollisuutta epätasaiselta kilpailulta ja hiilivuodolta. Hiilirajamekanismi vaikuttaa yhteensopivalta WTO säännösten kanssa. Se ei myöskään syrji eri alueiden yrityksiä, sillä siihen valittujen alojen tuotteiden hiilen hinta olisi sama kotimaisissa ja tuontituotteissa.

Valmistelu on perusteltua aloittaa Euroopan komission Green Deal -ohjelman mukaisesti siten, että sertifikaattijärjestelmä voitaisiin ottaa käyttöön vuonna 2031 (viides päästökauppakausi alkaa). Jo pelkästään järjestelmän valmistelu antaa EU:n ulkopuolisille valtioille signaalin siitä, että ilmastopolitiikan vapaamatkustaminen on EU:n näkökulmasta päätymässä.

On perusteltua, että mekanismi keskittyy aluksi vain muutamille keskeisimmille sektoreille. Mekanismin rajaaminen alussa tiettyihin tuotteisiin varmistaa sen, että mahdollinen laajentaminen voidaan tehdä ensimmäisten tuotteiden osalta saadut kokemukset huomioiden.

Erityisesti EU-alueen ulkopuolisilla markkinoilla on huolehdittava vientiteollisuuden kilpailukykyä. Tähän asti hiilivuotoa on pyritty EU:ssa ehkäisemään lähinnä myöntämällä päästökauppajärjestelmässä oleville teollisuusyrityksille- ja energialaitoksille ilmaisia päästöoikeuksia. Valitettavasti ilmaisjako on samalla heikentänyt osittain yritysten kannustimia investoida vähäpäästöiseen tuotantoon kotimaassa ja ulkomailla.

Jos hiilirajamekanismi tulee käyttöön, ilmaisjaosta luopuminen on perusteltua niiden tuotteiden osalta, jotka kuuluvat mekanismin piiriin. Luopuminen lisää päästökauppajärjestelmän vaikuttavuutta ja tekee hiilirajamekanismista menetelmän, joka kohtelee tasapuolisesti eri maiden yrityksiä ja siten tukee vapaata kauppaa. Jotta hiilivuodon riski voidaan minimoida kahden järjestelmän välissä, tarvitaan ilmaisjaolle koko EU:n komission esittämä siirtymäaika.

Komission esitys ei ole vielä täysin valmis. Lisäksi on selvitettävä hiilirajamekanismin vaikutus mm. työllisyyteen sekä mekanismin konkreettinen toteutustapa (suojeltavat tuotteet, hiilisisällön määrittely, yhdistäminen päästökauppaan tai kansallisiin hiiliveroihin). Kansallisesti on tarpeen tehdä vaikutusarvio siitä, miten hiilirajamekanismi vaikuttaa esimerkiksi suomalaisen valmistavan teollisuuden työllisyyteen. Samoin on arvioitava mekanismin vaikutuksista tuontisähköön ja sitä kautta sähkön markkinahintaan Suomessa.

Päästökauppajärjestelmän muuttaminen (ilmailu, meriliikenne, tieliikenne ja rakentaminen)

Järjestöt kannattavat uuden, oman päästökauppajärjestelmän luomista maantieliikenteeseen ja rakennusten lämmitykseen. Ilman uutta järjestelmää pitäisi muita päästövähennyskeinoja, kuten uusiutuvien energian tavoitetta tai polttoaineen veroa, kiristää komission uusia esityksiäkin enemmän. Uuden päästökaupan pitäisi ennakoita ilmastotoimen alueelliset

ja sektorikohtaiset vaikutukset, jotta niiden negatiiviset työllisyysvaikutukset vältetään työntekijöiden osaamista ja taitoja uusiin työkuviin sopiviksi kehittäen. Jäsenmaiden tulee valmistella sektorikohtaiset päästövähennysohjelmat, jotka sisältävät oikeudenmukaisen siirtymän suunnitelmat.

Liikennettä ja rakennuksia koskevan erillisen päästökauppajärjestelmän luomisen oheen komissio ehdottaa uuden sosiaalisen ilmastorahaston (SCF) perustamista, sillä järjestelmä tulee vaikuttamaan liikenteen ja rakennusten lämmityksen hintoihin niitä korottavasti. Komissio esittää rahaston yhdeksi tehtäväksi suoran sosiaaliturvan maksamista, mihin järjestöt suhtautuvat kielteisesti. Valtioneuvoston esittämä lisäperustelupyyntö esityksestä komissiolle on myös järjestöjen mukaan tarpeellinen.

Järjestöt voivat kannattaa myös päästökauppajärjestelmän laajentamista meriliikenteeseen ja sen tehostamista ilmailun osalta. Merenkulkua koskevan direktiivin lopullisessa versiossa olisi kuitenkin huomioitava paremmin esityksen vaikutukset jäsenvaltioiden kilpailukykyyn sekä sovellettava päätöksiä vaikuttavuus ja kustannustehokkuus huomioden, kuten VNK:kin edellyttää. Meriliikenteen merkitys on Suomen merenkulkuelinkeinona, mutta myös vientiteollisuudelle ja logistiikkajärjestelmälle erityisen suuri. Päästökaupan laajentamiseen sisällytetty siirtymäaika on aivan välttämätön, jotta markkinatoimijoihin ja kuluttajille kohdistuva hintariski on mahdollista minimoida.

Talvimerenkulun erityisolosuhteet lisäävät kustannuksia Suomessa keskimääräistä enemmän. Vaikka jäänmurtajat ovatkin direktiiviehdotuksen ulkopuolella, on muistettava, että talvimerenkulkuun kuuluu niiden tuottamien jäänmurto- ja hinauspalvelujen lisäksi myös jäävahvistetut kauppa-alukset, jotka pystyvät liikennöimään jääolosuhteissa korkean jääluokansa ansiosta. Lähes kaikki Perämerellä operoivat kauppalaivat jääluokasta ja lippuvaltiosta riippumatta tarvitsevat jäänmurtajan avustusta. Suomen satamiin liikennöi paljon ulkomaalaisia aluksia, joissa ei ole yhtä hyvät jääkulkuominaisuudet, kuin Suomen lipun alla purjehtivilla kauppalaivoilla. Jääolosuhteissa polttoainetta kuluu jopa 20-60 prosenttia enemmän. Jos talviolosuhteiden huomioimisessa epäonnistutaan, on riski, että kuljetukset siirtyvät Venäjälle tai Ruotsiin, jossa on mahdollisuus luoda Suomea edullisemmat edellytykset toimia talviolosuhteissa.

Päästökauppadirektiivi-esityksen vahvistamiskeinot (päästökertoimen kiristämistä, kerta-luontoista päästökaton leikkaamista ja markkinavarannon vahvistamista) ovat ilmastomuutoksen torjumisen näkökulmasta perusteltuja. Järjestöt tukevat niitä, sillä nykyinen päästökauppakehys ei riitä saavuttamaan EU:n nettonollapäästötavoitetta.

Valmistelussa on otettava huomioon, että päästövähennyskertoimen kiristäminen lähes kaksinkertaiseksi on merkittävä haaste päästökaupan kattamille toimialoille. Komission esittämien päästökaupan vahvistamis- ja uudistamistoimenvaikutuksia on vaikea arvioida tarkkaan. Nämä toimet kuitenkin nopeuttavat eri toimialojen rakennemuutosta, joten on tärkeää varmistaa, että uudistuksilla ei ole kielteistä vaikutusta Suomen ja EU:n työllisyydelle. Työllisyysvaikutusten kannalta keskeistä on ennakoida mahdollisia muutoksia vuoropuhelun avulla, mahdollistaa työntekijöille taitojen päivittäminen työpaikalla ja kohtuullinen toimeentulo opiskelun aikana. Ammattitaitoaan tulisi voida päivittää niin, että esimerkiksi työttömyyttä ei synny, vaikka toimialalla tapahtuisi uudelleenjärjestelyjä.

Komission esitys päästökauppatulojen hyödyntämisestä jatkossa nykyistä paremmin jäsenvaltioiden ilmastotoimiin, vihreään siirtymään ja nimenomaan työntekijöiden oikeudenmukaisen siirtymän tukemiseen on erittäin kannattava esitys. Järjestöt kannattavat sitä, että päästökaupan huutokauppatulot korvamerkittäisiin ja käytettäisiin kokonaisuudessaan direktiivissä määrättyihin 11 ilmastotoimiin. Tässä ei ole kyse niin painavasta puuttumisesta yleiskatteisuusperiaatteeseen, etteikö Suomi voisi esitystä kannattaa.

Erityisesti järjestöt toivovat, että päästökaupan huutokauppatuloja kohdennettaisiin Suomessa työntekijöiden taitojen kehittämiseen ja työvoiman uudelleenkohdentamiseen niillä alueilla ja toimialoilla, joihin ilmastoimista johtuva työn murros vaikuttaa eniten. Tämä olisi direktiivin vuoden 2010 päivityksen mukaan jo nyt mahdollista, mutta toistaiseksi Suomi ei ole päästökaupan huutokauppavaroja näihin toimiin käyttänyt. Huutokauppatulojen toimen kohdentamista näihin toimiin lisää se, ettei Suomi ole ainakaan tähän mennessä ohjannut varoja myöskään oikeudenmukaisen siirtymän rahastosta työntekijöiden saamisen vahvistamiseen turve-energiatoimialaa lukuun ottamatta. Järjestöt katsovat myös, että huutokauppatulojen korvamerkityksi rahoitukseksi voitaisiin lisätä komission uuden esityksen energiatehokkuuden, kaukolämpöjärjestelmien ja lämpöeritysten parantamiseen tähtäävät tai rahoitustukea tarjoavat toimet.

Järjestöt kannattavat innovaatorahaston koon kasvattamista. Toisin kuin modernisaatorahaston, sen kautta myös suomalaiset yritykset voivat saada rahoitusta edistykselliselle vihreälle teknologialle ja vihreää siirtymää nopeuttavalle tutkimukselle. Lisäksi modernisaatorahaston sääntöjen yhtenäistäminen EU:n ilmastotavoittoa tukevaksi on kannatettavaa.

Taakanjakosektori

Nykyisessä taakanjakodirektiivissä päästövähennystoimia on kohdennettu jäte- ja maataloussektorin lisäksi rakennus- ja liikennesektorille. Komissio esittää, että rakennus- ja tieliikennesektorit olisivat ainakin vielä 2020- luvun taakanjakotoimien ja myös uuden päästökaupan piirissä. Joten on varmistettava, että päällekkäiset toimet vältetään. Taakanjakodirektiivin alle kuuluvissa päästövähennystoimissa on perusteltua keskittyä lisäämään toimia maatalous- ja jätesektoreille, jos liikenne- ja rakennuspuolen uusi päästökauppajärjestelmä toteutuu.

Järjestöt ymmärtävät, että komission uusi 50 prosentin vähennystavoite-esitys Suomelle on haastava. Tämä jo yksistään tarkoittaa lisätoimia taakanjakosektorille nyky suunnitelmia nopeammassa tahdissa. Valtioneuvosto esittää ratkaisuksi sitä, että Suomi tavoittelisi suurempaa osuutta EU:n päästövähennyksistä ohjattavan kiinteiden kohteiden päästökaupan puolelle kuin mitä komissio. Käytännössä vielä enemmän ja nopeampia ilmastotoimia energiatuotantoon ja teollisuuteen. Tämä ei ole järjestöjen mielestä perusteltua, sillä päästökauppasektorin tavoitteita kiristetään komission esittämällä ilmastopakettilla jo huomattavasti. Lisäksi energiatuotanto ja teollisuus ovat jo vähentäneet kasvihuonekaasupäästöjään huomattavasti suhteutettuna taakanjakosektoriin, kuten esim. maataloussektoriin. Joustojen käytön mahdollistaminen myös jatkossa on järjestöjen mielestä mahdollinen, eri sektorien osalta tasapuolisempi tapa edetä.

Energiatehokkuusdirektiivi uudistus

Järjestöt eivät kannata kaavamaisista julkisen sektorin rakennuskantaan kohdistuvaa nolla-energiatasoista kolmen prosentin peruskorjausvelvoitetta. Ehdotus energiatehokkuusdirektiiviksi koskettaa laajalti julkista sektoria ja julkista, pääsääntöisesti jo ikääntynyttä ja isolla korjausvelalla raskaita rakennuskantaa, jolla työskentelee paljon mm. kunnan, valtion ja sote-alan ammattilaisia. Julkisen sektorin tulee voida kohdistaa käytössään olevat taloudelliset resurssinsa mahdollisimman vaikuttavaan päästöjen vähentämiseen ja hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseen kaikilla käytettävissä olevilla keinoilla.

Energiatehokkuusdirektiivissä kiinnitetään huomiota myös julkisten hankintojen energiatehokkuuteen ja energiansäästövelvoitteeseen, joihin esitetään tiukennuksia. Esimerkiksi sote-alalla kertakäyttömateriaalin materiaaliveirrat ovat suuria, ja tähän asti hinta on ollut merkittävä tekijä hankintoja tehtäessä. Tulevaisuudessa koko hankintaketju ja tuotteiden elinkaari ja kierrätettävyyden tulevat uudella tavalla tarkasteluun. Myös asiakkaiden palveluprosessien päästöihin kokonaisuutena on mahdollista kiinnittää huomiota, mutta onnistuakseen se vaatii uudenlaista julkisen sektorin osaamista ja koulutautumista uusien

työtapojen omaksumiseksi.

Uusiutuvan energian direktiiviesitys

Uusiutuvan energian käyttö on avainroolissa päästöjenvähentämisessä, mutta tavoitteita ja keinoja ei tule sekoittaa keskenään. Komissio ehdottaa 2030 uusiutuvan energian tavoitteen nostamista vuonna 2030. EU-tasolla uusiutuvien osuutta tulisi kasvattaa 32 prosentista 40 prosenttiin. Tavoite on tarkoitus jyvittää jäsenmaiden kesken siten, että osalla jäsenmaista uusiutuvien osuus olisi selvästi EU:n keskiarvoa suurempi. Esim. Suomessa noin puolet kaikesta käytetystä energiasta tulee uusiutuvista lähteistä.

Vaikka uusiutuvan energian lisääminen on keskeinen keino päästöjen vähentämiseksi, sitova jäsenvaltiokohtainen tavoite ei ole kannatettava. Keskeistä on saavuttaa päästötavoitteet eikä määritellä keinoja, miten tavoitteet saavutetaan. Jos Suomi esimerkiksi rakentaa uutta ydinvoimaa ja vähentää päästöjä sen avulla, se vähentää uusiutuvan energian suhteellista osuutta energiapaletissa.

Uusiutuvan energian direktiivissä määritellään myös mistä lähteistä tuotettu sähkö voitaisiin kelpuuttaa esimerkiksi synteettisten polttoaineiden raaka-aineeksi (renewable fuels of non-biological origin, RFNBO). Järjestöjen näkemyksen mukaan luokitteluita pitäisi olla kaksi – CO₂-päästötön ja päästöllinen. Rajaamalla vain tietyt uusiutuvan energian lähteet sopiviksi, rajataan ydinvoimalla tai muulla päästöttömällä keinolla (esim. CCS) tuotettu vety pois keinovalikoimasta. Tämä vaikeuttaa tarpeettomasti päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Valtioneuvoston kanta on pääosin kannatettava. Se kiinnittää aivan oikein huomiota direktiivin myötä muuttuvan sääntelyn tuomaan epävarmuuteen ja puutteelliseen vaikutustenarvointiin. Selkeämpi linjaus suhteessa direktiivin myötä nousevaan uusiutuvan energian tavoitteeseen jää kuitenkin uupumaan. Toisaalta valtioneuvosto suhtautuu kriittisesti lämmitys- ja jäähdytyssektoreiden ja teollisuuden erillisiin uusiutuvan energian lisäystavoitteisiin ehdottaen, että ne eivät olisi sitovia vaan ohjeellisia. Samaa periaatetta tulisi johdonmukaisesti noudattaa koko direktiivin suhteen.

Pidämme valtioneuvoston kantaa kehittyneiden polttoaineiden osalta oikeana. Valtioneuvosto toteaa, että tavoitteen tasossa tulisi huomioida mahdollisuus käyttää myös muista päästöttömistä energialähteistä kuin uusiutuvista energialähteistä valmistettua vetyä.

Energiaverouudistus

Valtioneuvoston lähtökohta EU:n energiaverouudistuksen kunnianhimon korostamiseksi on hyvä. Kanta polttoaineen energiasisältöön perustuvaan veromalliin on perusteltu. Kyseinen veromalli antaa paremmat mahdollisuudet vertailla erilaisia tuotteita keskenään, koska mitaristo on eri tuotteille samanlainen. Energiasisältöön perustuva verotus lisää oikeusvarmuutta ja laajentaa nykyistä veropohjaa. Myös järjestöjen näkemyksen mukaan siirtymäaika on tarpeen, jotta mahdollistetaan toimiva siirtymä uuteen energiaverojärjestelmään.

Valtioneuvosto on energiasisältöön perustuvan veromallin lisäksi nostanut esiin, kuinka jatkotyössä tulisi arvioida mahdollisuutta verottaa polttoaineiden hiilidioksidipäästöjä yksilöllisesti tuotekohtaisesti ja elinkaaripäästöt huomioiden. Energiaverotuksen yhdenmukaistamisen näkökulmasta kanta on perusteltu. Asiassa tulee kuitenkin huomioida tuleva kehitys koskien päästökaupan laajentumista esimerkiksi liikenteeseen ja rakentamiseen, jottei tällainen veromalli johda kaksinkertaiseen verotukseen. Valtioneuvosto onkin tunnistanut aivan oikein energiaverodirektiivin ohella myös päästökaupan merkittävyyden päästöjen vähentämisessä.

Järjestöjen näkemyksen mukaan erilaisten verotukien karsiminen on lähtökohtaisesti perusteltua. Valtioneuvosto nostaa kuitenkin esiin perusteltuja huomioita verokantojen yhtenäistämisen haasteista, kuten mahdollisen laskevan vaikutuksen fossiilisten polttoaineiden verotsoihin. Sähköveron muutoksilla ja sähköveroluokkien porrastuksen poistamisella voi olla hidastava vaikutus yhteiskunnan sähköistymiseen. Sen sähkön eriyttämiskehitystä koskevaa osaa (kappale *Veropoikkeusten karsiminen, veropohjan laajentaminen ja verokantojen yhtenäistäminen*) tulisi tarkentaa näiltä osin, jotta sähköistymiskehityksen merkitys päästöjen vähentämisessä tulisi selkeämmin esiin.

Huomionarvoista on, että Suomen energiaverojärjestelmä ei perustu puhtaasti päästöohjaukseen, vaan energiaverotuksella on myös suuri fiskaalinen merkitys. Järjestöjen näkemyksen mukaan yksi suurimpia keskipitkän ja pitkän aikavälin veropoliittisia haasteita on liikenteen verotulojen laskeminen liikenteen sähköistymisen myötä.

Lentoliikenteen ja merenkulun päästöjen hinnoittelu voidaan toteuttaa monella tapaa, esimerkiksi verotuksen tai päästökaupan avulla. Päästövähennystavoitteiden näkökulmasta on perusteltua, että lentoliikenteen ja merenkulun päästöjä tulee pyrkiä vähentämään. Valtioneuvoston kanta lentoliikenteen ja merenkulun verouudistuksen osalta on liian varauksellinen.

Rahti- ja matkustajaliikenteen erottelu verotuksellisesti voisi johtaa päästöohjauksen näkökulmasta epätoivottuihin seurauksiin, koska se voisi vähentää kannustimia yhdistää rahti- ja matkustajaliikennettä päästöjen kannalta optimaalisella tavalla. Erilainen verokohtelu ei kuitenkaan ole ensisijaisesti haaste kilpailukyky näkökulmasta, vaan päästöohjauksen tehokkuuden vuoksi. Tämä tulisi tuoda selkeämmin esiin valtioneuvoston kannassa. Maasähkön edistämistä on pidettävä kannatettavana, sillä maasähkön päästövähennyspotentiali on merkityksellinen erityisesti suurissa satamissa. Järjestöt tunnistavat valtioneuvoston tavoin lentoliikenteen ja merenkulun aseman kansainvälisenä toimialana.

Järjestöjen näkemyksen mukaan esitetty direktiivin voimaantuloaikataulu vuoden 2023 alkuun on nopea, mutta tarpeellinen. Valtioneuvosto on kannanmuodostuksessaan sitoutunut kansainvälisiin päästövähennystavoitteisiin ja esitetty aikataulu tukee tätä kantaa.

Vaihtoehtoiset polttoaineet

Järjestöt pitävät tärkeänä, että nolla- tai vähäpäästöisten polttoaineiden laajamittaiseen käyttöön rakennetaan riittävät ja toimivat lataus- ja polttoaineverokostot.

Komission tavoitteen toteutuessa kaasu- ja hybridiautot olisivat jäämässä siirtymäkauden liikennevälineiksi. Tämä on perusteltua, sillä päästövähennystavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta on ongelmallista hankkia hybridiautoja täyssähköautojen sijaan.

Fossiilittoman liikenteen tiekarttaraportin mukaan Suomessa suurin osa ostetuista sähköautoista on tällä hetkellä hybridejä. Kaasuautojen tankkausasemien perustamista tuetaan Suomessa 20 milj. eurolla vuosina 2020 - 2025. Lisäksi paineistetun kaasun tankkaushankkeita 9,2 milj. ja nesteytetyn 10,8. milj. eurolla. Sähköautojen latausinfraan tukemiseen on varattu 34 milj. euroa.

Vaikka sähkölatausasemia rakentuu Suomeen nopeasti sekä markkinaehtoisesti että julkisin varoin, on kehityksessä myös puutteita. Julkisia latauspaikkoja- ja pisteitä on heikosti erityisesti Koillis- ja Pohjois-Suomessa. Myös raskaan liikenteen tarpeisiin tarkoitettujen suurteholatausten asemaverkoissa on suuria puutteita.

Komission esityksen toteutuessa olisi arvioitava, kuinka pitkään kansallisia tukia on perusteltua ohjata aktiivisesti kaasu- ja hybridiautojen latausinfraan tukemiseen.

Järjestöjen näkemyksen mukaan julkiset investoinnit olisi kohdennettava henkilö- ja paketti-autojen osalta ensisijaisesti sähkölatauspisteisiin alueilla, jossa muutos ei tapahdu markkinavetoisesti. Myös lentokenttien ja satamien maasähkövaatimusten täyttäminen tarvitsee jatkossa tukia. Lyhyellä aikajänteellä myös biokaasun jakeluinfran kehittämisen tukeminen on perusteltua, mutta ensisijaisesti raskaalle- ja meriliikenteelle.

EU komission esittämä sitova vetyasema velvoite ei ole perusteltu, sillä polttoaineena vety on vasta kokeiluvaiheessa ja erittäin kallis vaihtoehto. Suomi tarvitsee perustellusti tähän esitykseen valtioneuvostonkin esittämiä joustoja.

Lisätiedot

Pia Björkbacka SAK
pia.bjorkbacka@sak.fi
puh.050 464 5342

Piia Rekilä Akava
piia.rekila@akava.fi
puh. 044 300 9484

Leila Kurki STTK
leila.kurki@sttk.fi
puh. 0400 798 959

22.10.2021

Julkinen

Asia: Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto – Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta (E 97/2021 vp)**1. Keskeiset huomiot**

Sitra kiittää mahdollisuudesta lausua valmiuspaketista. Lausunnossamme keskityimme paketin kokonaisuuteen emmekä tässä ota kantaa yksittäisiin esityksiin. Keskeiset huomiot on koottu alle.

- Komission esitys 55-valmiuspaketista on tervetullut, mutta pakettia tulee vahvistaa, jotta EU saavuttaa Pariisin ilmastopimuksen ja EU:n ilmastolain tavoitteet.
- Jos pakettiin tehdään muutoksia, tulee varmistaa, ettei kokonaisuuden kunnianhimo heikkene.
- Valmiuspaketin käsittelyssä tulee ottaa aloitteellinen ja rakentava rooli – tämä on myös Suomen etu.

2. Sitran lausunto**Paketti on tervetullut, mutta sitä pitää vahvistaa**

Sitra toivottaa tervetulleeksi komission esityksen ja siihen pääosin myönteisesti suhtautuvan valtioneuvoston kannan. Pakettia pitää kuitenkin vahvistaa, jotta EU saavuttaa ilmastolaissa ja Pariisin sopimuksessa asetetut tavoitteet.

Useiden selvitysten mukaan EU:n reilu osuus 1,5 asteen mukaisesta päästöpolusta edellyttää nykyistä vahvempia tavoitteita. Siksi valmiuspaketin pitää johtaa yli 55 prosentin päästövähennykseen vuoteen 2030 mennessä niin, että se mahdollistaa tulevana vuosina tavoitteiden tarkistamisen.

On hyvä, että valtioneuvoston kannassa nostetaan esiin mahdollisuus ylittää EU:ssa vuodelle 2030 asetettu 55 prosentin päästövähennystavoite. Sitra toteaa, että Pariisin ilmastopimuksen noudattaminen edellyttää nykyistä vahvempia ilmastotoimia sekä Suomessa että muissa jäsenmaissa. Mahdollinen joustojen käyttö ei saa heikentää ilmastopoliittikan kunnianhimoa.

Kokonaisuus on laaja ja herkkä, joten pitää keskittyä olennaiseen

Valmiuspaketti on laaja kokonaisuus, jonka yksityiskohtia on syytä arvioida myös kriittisesti. Jos jotakin paketin osaa halutaan kuitenkin keventää, pitää jotain toista vastaavasti tiukentaa riittävien päästövähennysten saavuttamiseksi. Sitra tukee valtioneuvoston kantaa, jonka mukaan valmiuspaketin kunnianhimoa ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa. Sitra kuitenkin huomauttaa, että valtioneuvosto esittää alustavissa kannoissaan useita kriittisiä huomioita esimerkiksi sitoville velvoitteille.

Komission esityksiin liittyy poliittisia herkkyyksiä ja epävarmuuksia. Suomen olisi hyvä keskittyä vaikuttamisessa ajamaan mahdollisia muutoksia niin, että kokonaisuus ja paketin läpimenon mahdollisuudet eivät vaarannu.

Ilmastoa, luontoa ja luonnonvaroja on tarkasteltava yhdessä

Monet paketin osat kytkeytyvät luontokadon torjuntaan ja luonnonvarojen säästämiseen. Esimerkiksi biomassan käyttöön vaikuttavat muun muassa uusiutuvan energian direktiivi, metsästrategia ja LULUCF-asetus.

Ilmastotoimissa pitää painottaa ratkaisuja, jotka tuottavat samalla myös luonto- ja luonnonvarahyötyjä. Tällaisia ovat muun muassa luontopohjaiset ratkaisut, kuten soiden ennallistaminen, ja kiertotalous.

Sitran pitää hyvänä valtioneuvoston näkemystä, että EU-tavoitteisiin laskettava metsäenergia ei heikennä luonnon monimuotoisuutta ja varmuudella tuottaa odotetun ilmastohyödyn. [Material Economics \(2021\)](#) mukaan bioraaka-aineiden käyttö on kasvanut EU:ssa merkittävästi ja kasvun ennakoidaan jatkuvan voimakkaana myös tulevaisuudessa. Kestävää biomassaa on kuitenkin rajallisesti saatavilla. Selvityksen tulokset osoittavat, että rajalliset biomassavarat tulisi ohjata jatkossa pääosin materiaalien, sellun ja muiden kuitujen sekä kemikaalien valmistukseen. Päivityksiä uusiutuvan energian direktiiviin voidaan tätä vasten pitää tarpeellisina.

Väliaikainen hintahäiriö ei saa heikentää pitkän aikavälin ratkaisuja

Viime aikoina eurooppalaista keskustelua on hallinnut energian hinnan äkillinen nousu. Huolena on, että pienituloiset ja haavoittuvat ihmisryhmät erityisesti köyhimmissä jäsenmaissa joutuisivat kohtuuttomaan pinteeseen.

Energiaköyhyyteen tulee hakea oikeudenmukaisia ja kestäviä ratkaisuja. Väliaikainen hintahäiriö energiamarkkinoilla ei saa kuitenkaan jarruttaa paketin hyväksymistä tai heikentää sen sisältöä.

On tärkeää, että EU:n päästökaupan toimintaa kehitetään edelleen. Sitra tukee valtioneuvoston kantaa, jonka mukaan päästöoikeuksien ylijäämää tulee merkittävästi vähentää. [Sitra \(2019\)](#) selvitti päästökaupan tehokkaan uudistamisen keskeisiä elementtejä, kuten markkinavakausvarannon kehittämistä, päästökaton kertaluonteista vähentämisestä sekä lineaarisen päästövähennyskertoimen nostoa. Sitra muistuttaa, että myös kansallisilla toimilla, kuten huutokaupattavien päästöoikeuksien mitätöinnillä, jäsenmaat voivat vahvistaa päästökaupan toimintaa ja vaikuttaa päästöoikeuksien ylijäämään.

Siirtymä pitää toteuttaa reilusti – mahdollisia työkaluja on monia

Ilmastoneutraalius edellyttää isoja muutoksia monilla alueilla ja toimialoilla. Siirtymä on toteutettava reilulla tavalla, jotta kaikki pysyvät siinä mukana.

Komissio esittää erillistä sosiaalirahastoa, jonka rahoitus kerättäisiin tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökaupasta. On hyvä, että valtioneuvosto on lähtökohtaisesti valmis ohjaamaan huutokauppatuloja haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille, mikroyrityksille ja liikenteen käyttäjille. Reiluuden turvaamiseen on kuitenkin monia mahdollisia keinoja, esimerkiksi olemassa olevien mekanismien ja instrumenttien hyödyntäminen, eikä reilu siirtymä saa jäädä kiinni rahaston läpimenosta.

Suomen tulee toimia aloitteellisesti paketin vahvistamiseksi ja läpimenon varmistamiseksi

[Sitra \(2021\)](#) mukaan Suomen ilmastojohtajuus ei ole hyväntekeväisyyttä, vaan oman edun puolustamista. Maamme kannattaakin ottaa myös valmiuspaketin käsittelyssä aloitteellinen ja rakentava rooli.

Suomi voi toimia neuvostossa sillanrakentajana, joka hakee näkemyseroja sovittavia ratkaisuja. Maamme on myös tärkeä aloitteellisesti puolustaa paketin ilmastovaikuttavuutta ja pyrkiä vahvistamaan sitä.

Helsingissä 22.10.2021,



Mari Pantsar
Johtaja
Kestävyysratkaisut

Sitran visiona on, että Suomi menestyy rakentamalla reilua, kestävää ja innostavaa tulevaisuutta, jossa ihmiset voivat hyvin maapallon kantokyvyn rajoissa. Työssämme painottuu kolme teemaa: ratkaisujen löytäminen ekologiseen kestävyyskriisiin, reilun datatalouden edistäminen sekä demokratian ja osallisuuden vahvistaminen. Talouden uudistaminen kestäväksi ja kilpailukykyiseksi nivoutuu aiempaa vahvemmin kaikkeen toimintaamme.

Lähteet:

Material Economics (2021): [EU Biomass Use in a Net-Zero Economy](#)

Sitra (2019): [Miten EU:n päästökauppaa tulisi kehittää Pariisin ilmastopimuksen mukaiseksi?](#)
Tiivistelmä

Sitra (2021): [Pieni suuri maamme](#). Miten Suomen ilmastojohtajuus voisi hyödyttää meitä ja muita

Suuri valiokunta 22.10.2021

Sitran keskeiset huomiot: 55-valmiuspaketti tiedonanto – (E 97/2021 vp)

Mari Pantsar, Johtaja, Kestävyysratkaisut



Luontokato



**Luonnonvarojen
ylikulutus**



Ilmastokriisi

SITRA

Sitran keskeiset huomiot

1

Komission esitys 55-valmiuspaketista on tervetullut, mutta pakettia tulee vahvistaa, jotta EU saavuttaa Pariisin ilmastopöimuksen ja EU:n ilmastolain tavoitteet.

2

Jos pakettiin tehdään muutoksia, tulee varmistaa, ettei kokonaisuuden kunnianhimo heikkene.

3

Valmiuspaketin käsittelyssä tulee ottaa aloitteellinen ja rakentava rooli – tämä on myös Suomen etu.

Paketti tervetullut, mutta sitä tulee vielä vahvistaa

- 1.** Sitra toivottaa tervetulleeksi **komission esityksen ja siihen pääosin myötämielisesti** suhtautuvan valtioneuvoston kannan.
- 2.** **Pakettia pitää kuitenkin vahvistaa,** jotta EU saavuttaa ilmastolaissa ja Pariisin sopimuksessa asetetut tavoitteet.
- 3.** On hyvä, että valtioneuvoston kannassa **nostetaan esiin mahdollisuus ylittää** EU:ssa vuodelle 2030 asetettu 55 prosentin päästövähennystavoite.

Kunnianhimo ei saa heikentyä muutoksista neuvoteltaessa

1. Suomen olisi hyvä keskittyä vaikuttamisessa ajamaan mahdollisia muutoksia niin, että **kokonaisuus ja paketin läpimenon mahdollisuudet eivät vaarannu.**
2. Ilmasto, luonto ja luonnonvaroja on **tarkasteltava yhdessä.**
3. Siirtymä **tulee toteuttaa reilusti**, ja siihen on monia työkaluja

Paketin käsittelyssä tulee ottaa aloitteellinen ja rakentava rooli

1. Suomi voi toimia neuvostossa **sillanrakentajana**, joka hakee näkemyseroja sovittavia ratkaisuja.
2. **Suomen ilmastojohtajuus** ei ole hyväntekeväisyyttä, vaan oman edun puolustamista.

**HYVÄÄ
HUOMISTA,
SUOMI!**



Mari.pantsar@sitra.fi

sitra.fi | seuraavaera.fi

@sitrafund



SITRA

Mikael Hildén

28.10.2021

SYKE/2021/2571

Eduskunnan suuri valiokunta

Julkinen asiakirja

Viite: EU 55-valmiuspaketti, 29.10.2021 klo 13.30 / E 97/2021 vp /

Asia: Kirjallinen asiantuntijalausunto

Kokonaiskuva EU:n 55-valmiuspaketista ja Suomen neuvottelutavoitteiden arviointi

Tausta

EU ja sen jäsenmaat pyrkivät aktiivisesti toteuttamaan Pariisin ilmastokokouksessa sovitut tavoitteet. Tämä edellyttää muutoksia EU:n politiikkatoimissa, sillä pidättäytymällä vain nykyisissä toimissa, on epätodennäköistä, että Pariisin ilmastotavoitteet saavutettaisiin. Ns. valmiuspaketti, jonka komissio esittelee tiedonannossa ”Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta” (COM(2021) 550 final), tähtää päästövähennysten nopeuttamiseen sekä nielujen ylläpitämiseen ja vahvistamiseen. Se koostuu yhteensä 12 lainsäädäntöehdotuksesta, joista kahdeksan on nykyisten säädösten muutoksia ja neljä uusia ehdotuksia.

Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää määrätietoista työtä päästöjen vähentämiseksi kaikilla sektoreilla ja kaikissa maissa (Schoenefeld ym. 2021). Tässä asiantuntijalausunnossa SYKE tarkastelee valmiuspakettia kokonaisuutena. Lisäksi lausunnossa on käsitelty esimerkinomaisesti elementtejä yksittäisistä lainsäädäntöehdotuksista.

SYKEN yleisarviointi valmiuspaketista

Muistiossa E 97/2021 vp valtioneuvosto toteaa, että valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia ristikkäisvaikutuksia ja että valmiuspaketin kunnianhimoitason ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa. SYKE yhtyy valtioneuvoston käsitykseen siitä, että laajalla uudistuksella on ristikkäis- ja sivuvaikutuksia. Niitä tulee tarkastella, jotta voidaan välttää yllättäviä ongelmia toimeenpanovaiheessa.

Tutkimuksissa on todettu, että politiikkakeinojen yhdistelmät ovat tarpeellisia, kun pyritään suuntaamaan yhteiskunnallista kehitystä siten, että kasvihuonekaasupäästöt vähenevät ja nielut vahvistuvat. Eri politiikkayhdistelmillä on kuitenkin erilaisia vaikutuksia. Käytettävissä olevat tutkimukset tukevat EU-komission yleistä johtopäätöstä siitä, että pyrkimys rajoittaa päästöjä vahvasti lupien ja määräysten avulla aiheuttaisi suuria taloudellisia rasitteita. Pelkkä hiilen hinnoittelu, joka teoriassa voisi johtaa optimaalisiin päästövähennyksiin, ei kuitenkaan veisi kehitystä kohti hiilineutraaliutta toivotulla tavalla. On merkittäviä toimintoja, joita on vaikeaa

ohjata pelkästään päästöjen hinnoittelulla ja ohjauksella voi myös olla hankalasti hallittavia sivuvaikutuksia kuten vaikutuksia eriarvoistumiseen. Näillä sektoreilla, esimerkiksi rakennukset ja liikenne, tarvitaan taloudellisen ja informaatio-ohjauksen lisäksi sääntelyä ja yleisemmin sitovia tavoitteita suuntamaan kehitystä kohti sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävää hiilivapaata yhteiskuntaa.

Valmiuspaketin keinot voidaan ryhmitellä eri tavoin. Komissio on tiedonannossaan ryhmitellyt keinot neljään kategoriaan:

Hinnoittelumekanismiin perustuvat keinot

- Päästökauppadirektiivin vahvistaminen ja ilmailun sisällyttäminen siihen
- Meriliikenteen, maantiiliikenteen ja asumisen päästökaupan kehittäminen
- Energiaverodirektiivin uusiminen
- Uusi EU-asetus hiilirajamekanismista, CBAM

Päivitetty sitovat tavoitteet

- Taakanjakoasetuksen päivitys
- LULUCF asetuksen päivitys
- Uusiutuvan energian direktiivin uusiminen
- Energiatohokkuusdirektiivin uusiminen

Määräysten vahvistaminen ja kehittäminen

- Asetus autojen ja pakettiautojen CO₂-päästönormien kiristämisestä
- Asetus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta
- Asetus uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistämisestä
- Meriliikenteen puhtaampien polttoaineiden edistäminen

Yleiset tukitoimet

- Päästökauppatulosten hyödyntäminen innovaatioiden edistämiseen ja solidaarisuuden vahvistamiseen uuden sosiaalirahaston ja kehittyneempien modernisaatio- ja innovaatorahastojen avulla

Kaikkiin ehdotuksiin liittyy runsaasti yksityiskohtia, joihin valtioneuvosto on pyrkinyt kiinnittämään huomiota U-kirjelmissä. Yleisesti voidaan todeta, että ne lainsäädäntötoimet, jotka perustuvat voimassa olevan kohdennetun sääntelyn kiristämiseen ovat helpommin hallittavissa ja ennakoitavissa kuin kokonaan uudet keinot tai soveltamisalueiden merkittävät laajennukset. Esimerkiksi nykyisen päästökaupan vahvistamisen ja autojen ja pakettiautojen päästönormien kiristämisen vaikutukset tunnetaan verrattain hyvin, joskin nekin voivat johtaa nopeisiin muutoksiin, jos hinta- tai muu viesti toimijoille ylittää tietyn kynnyksen ja vaihtoehtoisia ratkaisuja on tarjolla. Turpeenpolton nopea alasajo ja autonvalmistajien ennakoitua nopeampi siirtyminen sähköteknologiaan ovat esimerkkejä tällaisista murroksista, jotka ovat toteutuneet, kun eri suunnilta tulevat paineet ovat yhtyneet. Näiden sääntelykeinojen kehittämisessä Suomen kannattaa EU-tasolla keskittyä niihin kysymyksiin, joilla on yleistä relevanssia. Esimerkiksi biokaasun päästöhyötyjen korostamisessa tulee ottaa huomioon, että asetusesitys koskee

henkilöautoja ja pakettiautoja, joiden sähköistyminen on huomattavasti helpommin toteutettavissa kuin raskaan liikenteen. Biokaasu on rajallinen energialähde, ja sille on tulevaisuudessa käyttöä ennen kaikkea raskaassa liikenteessä, laivaliikenteessä (LNG) ja teollisuudessa. Lisäksi henkilöautonvalmistajien valikoimassa ei biokaasuaajoneuvoja juuri ole.

Laajasti vaikuttavien sääntelyratkaisujen yksityiskohtaisia vaikutuksia on vaikea ennakoida, koska päästövähennystavoitteiden saavuttaminen voi edellyttää samanaikaisia muutoksia monissa yhteiskunnan eri osajärjestelmissä. Esimerkiksi taakanjakoasetuksen tavoitteiden kiristäminen vaikuttaa laajasti eurooppalaisiin yhteiskuntiin. Skenaariotarkastelut VTT:n ja muiden suomalaisten tutkimuslaitosten toteuttamassa Hiisi-hankkeessa viittaavat siihen, että Suomi saavuttaa EU:n taakanjakosektorille esitetyt uudet tavoitteet vuonna 2030 valtioneuvostossa hahmotetuilla toimilla (Koljonen ym. 2021). Tämä edellyttää kuitenkin merkittäviä investointeja uusiutuvan energian tuotantoon sekä kuluttajilta ja muilta toimijoilta päästöjä alentavia valintoja esimerkiksi liikkumisessa. Laaja-alaisissa muutoksissa joustot, jotka mahdollistavat vähennystavoitteiden siirtämisen eri sektoreiden ja toimintojen välillä ja myös EU:n jäsenmaiden välillä, ovat tärkeitä. Joustojen avulla voidaan välttää äkillisiä muutoksia ja saavuttaa kustannustehokkaita päästövähennyksiä. Suomen kannattaa siten korostaa joustojen merkitystä ja tukea joustoja lisääviä ratkaisuja yleisesti, ei vain omia intressejään korostaen. Samalla on kuitenkin pidettävä huoli siitä, etteivät joustot vähennä ilmastotavoitteiden yleistä kunnianhimoa.

Tietyn sektorin kokonaan uudet sääntelyratkaisut ovat vaikutusten hallinnan kannalta kaikkein vaativimmat. Komissio on tiedonannossaan COM(2021) 550 final tiedostanut haasteet ja esittää näiden keinojen asteittaista käyttöönottoa. Hiilirajamekanismi on uusi keino, joka on erityisen vaativa. Siihen liittyy huomattavia teknisiä, hallinnollisia ja oikeudellisia haasteita. Alkuvaiheessa malli olisi varsin rajattu, mutta keinon vaikuttavuuden kannalta on tärkeää laajentaa mekanismin kattavuutta mahdollisimman nopeasti siihen kuuluvien sektoreiden ja päästöjen osalta. Laajentaminen varmistaisi, että mekanismi kannustaisi EU:n ulkopuolisia maita voimakkaampaan hiilen hinnoitteluun ilmastopolitiikassa ja mekanismilla saavutettaisiin paremmin tavoiteltua vaikuttavuutta päästöjen vähentämisessä (Kuusi ym. 2020). Päästökaupassa Komissio tähtää asteittaiseen laajentamiseen maantieliikenteeseen ja rakennuksiin. Uudet ratkaisut tulee nähdä kokeiluina. Suomen kannattaa valmistautua niihin toteuttamalla selvityksiä yhdessä muiden jäsenmaiden kanssa ja mahdollisuuksien mukaan myös pienimuotoisia kokeiluja esimerkiksi ns. vakavien pelien muodossa. Näin syvennettäisiin ymmärrystä siitä, mitä mahdollisia haasteita soveltaminen voi kohdata ja miten voidaan ennakoida ja hallita mahdollisia ei-toivottuja sivuvaikutuksia.

Suomen kannattaa erityisesti panostaa selvityksiin ja tutkimuksiin, joissa voidaan toteuttaa eri jäsenmaita vertailevia sääntelyratkaisujen edellytysten ja soveltamisen tarkasteluja ja arviointeja. Vaikuttamalla tutkimusteemojen valintoihin kansallisessa, bilateraalissa, yhteispohjoismaisessa ja EU:n laajuudessa TKI-rahoituksessa Suomi voi vahvistaa osaamista ja kykyä nähdä eri sääntelyratkaisujen mahdollisuuksia ja rajoituksia. Nyt käsillä olevaan valmiuspakettiin tullaan varmasti palaamaan useita kertoja ennen vuotta 2030. Syventämällä ymmärrystä EU:n eri jäsenmaiden olosuhteiden vaihtelusta, voidaan tunnistaa ne osa-alueet, joilla on erityisen tärkeää varmistaa EU-tason sääntelyn joustavuus reiluiksi koettujen ratkaisujen toteuttamiseksi.

Mikael Hildén

28.10.2021

SYKE/2021/2571

Esimerkiksi kategoriset ehdot energiatehokkuuden nostamiseksi ottamatta huomioon lähtötilannetta voivat johtaa tehottomiin ja epäoikeudenmukaisiin seurauksiin. Analysoimalla sääntelyä ja kokoamalla vertailevaa näyttöä sääntelyn todennetuista vaikutuksista, Suomi voi omalta osaltaan varmistaa, että valmiuspaketti ja sen toimeenpano vastaa EU:n vihreän kehityksen ohjelman tavoitteita.

SYKE on laatinut eduskunnan eri valiokunnille yksityiskohtaisempia tarkasteluja ja on valmis myös syventämään arviointeja eri sääntelykeinoista. Oikeudenmukaisuuskysymyksistä SYKE on toimittanut suurelle valiokunnalle erillisen lausunnon, joka koskee valtioneuvoston kirjelmää U 61/2021 vp. SYKE korostaa yleisesti valmiuspaketista, että on tärkeää kiinnittää erityistä huomiota toimeenpanon yksityiskohtiin ja mahdollisiin sivuvaikutuksiin kuten vaikutuksiin luonnon monimuotoisuuteen myös Suomen ja EU:n rajojen ulkopuolella. Monet kestävyys siirtymän seuraavaa vaihetta koskevat ratkaisut edellyttävät eri sektorien ja järjestelmien rajapintoihin keskittymistä, mitä tällä uudistuksella osana valmiuspakettia tavoitellaan.

Lausunnon ovat laatineet prof. Mikael Hildén, prof. Paula Kivimaa, prof. Jyri Seppälä, erikoistutkija Emilia Suomalainen, erikoistutkija Johanna Pohjola, erikoistutkija Jani Lukkarinen ja ryhmäpäällikkö Sampo Soimakallio.

Viitteet

Koljonen ym 2021. Hiisi-projektin synteesiraportti. Käsikirjoitus. Julkaistaan raportin valmistuttua <https://www.hiisi2035.fi/>

Kuusi, Tero; Björklund, Martin; Kaitila, Ville; Kokko, Kai; Lehmus, Markku; Mechling, Michael; Oikarinen, Tuuli; Pohjola, Johanna; Soimakallio, Sampo; Wang, Maria 2020. Carbon Border Adjustment Mechanisms and Their Economic Impact on Finland and the EU. Publications of the Government's analysis, assessment and research activities 2020:48. saatavilla <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-922-6>

Schoenefeld, J.J., Schulze, K., Hildén M. & Jordan A.J. (2021) The Challenging Paths to Net-Zero Emissions: Insights from the Monitoring of National Policy Mixes, The International Spectator, 56:3, 24-40, DOI: [10.1080/03932729.2021.1956827](https://doi.org/10.1080/03932729.2021.1956827)

Jakelu
Tiedoksi

Suuri valiokunta, SYKE Kirjaamo
Kopionsaajat

Saate

VATT/385/07.01/2021

20.10.2021

Eduskunta/Suuri valiokunta: Kuuleminen 22.10.2021, kirjallinen lausunto

Asia:

- **E 97/2021 vp Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta**
- **U-kirjelmät 48, 52, 56, 57**

suv@eduskunta.fi

Valtioneuvoston tarkemmat kannat 55-valmiuspaketin osana annettuihin lainsäädäntöehdotuksiin esitetään niitä koskevissa erillisissä U-kirjelmissä. VATT keskittyy lausuntopalautteessaan niihin U-kirjelmiin, jotka aihepiiriltään kuuluvat VATT:n tutkimusalaan. VATT toimittaa ohessa erillisinä tiedostoina lausunnot seuraavista U-kirjelmistä:

U 48/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi

U 52/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille koskevan asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta vastaamaan unionin nostettua ilmastokunnianhimoa (henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen kiristäminen ja uuden raja-arvon asettaminen vuodelle 2035)

U 56/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu energiaverodirektiivi)

U 57/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilirajamekanismista (hiilirajamekansmi, CBAM).

U 60/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin, markkinavakauseräntöä ja MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakauseräntöä ja päästökauppadirektiivin muuttaminen)

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT

Mikael Collan
ylijohtaja

Marita Laukkanen
tutkimusohjaaja



VALTIONEUVOSTON KANSLIA
STATSRÅDETS KANSLI

EU:n 55-valmiuspaketti

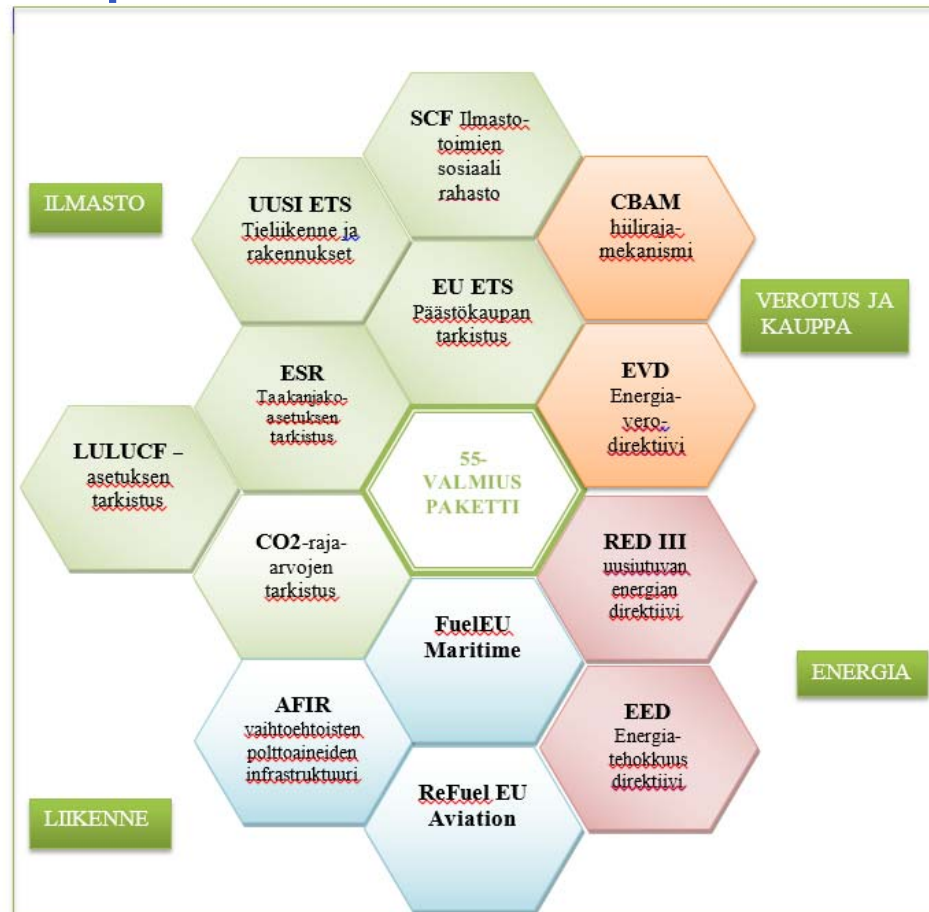
Johanna Kentala-Lehtonen, YTT
EU-erityisasiantuntija, valtioneuvoston kanslia

EU:n 55-valmiuspaketti toteuttaa EU:n ilmastolakia



- Komissio antoi Fit for 55 –lainsäädäntöehdotusten paketin 14.7.2021
- Paketti sisältää ehdotukset keinoista, joilla EU toteuttaa EU:n ilmastolain tavoitteita ja vähentää päästöjään vähintään 55 % 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta
- Yhteensä 12 lainsäädäntöehdotusta, jotka linkittyvät toisiinsa
 - Paketti täydentyy vuoden lopulla, mm. ehdotus rakennusten energiatehokkuusdirektiivin (EPBD) uudistamisesta ja EU:n omista varoista (sis. päästökaupan huutokauppatulot, hiilirajamekanismi ja digivero)
- Neuvottelut lainsäädäntöehdotuksista kestävät yleensä 1,5-2 vuotta
- Käsittely neuvoston työryhmissä alkoi syyskuussa, ehdotukset etenevät eritahtisesti

55-Valmiuspaketin sisältö



Kiitos.



VALTIONEUVOSTON KANSLIA
STATSRÅDETS KANSLI

21.10.2021

1 (2)

Eduskunnan suuri valiokunta**Asia: E 97/2021 vp Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta**

Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy kiittää mahdollisuudesta lausua Valtioneuvoston selvityksessä: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta. Lausunnon teemana on pyydetyn mukaisesti valmiuspaketin kokonaiskuva ja tarkastelukulmana erityisesti teknologisen murroksen mahdollistaminen ja siirtymä hiilineutraaliin yhteiskuntaan.

EU:n tavoitteissa vähentää nettopäästöjään vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta sekä olla ensimmäinen ilmastoneutraali maanosa vuoteen 2050 mennessä ei ole enää kyse pyrkimyksistä tai kunnianhimosta vaan velvoitteista, jotka on kirjattu eurooppalaiseen ilmastolakiin. Nämä tavoitteet myös luovat mahdollisuuksia innovoinnille, investoinneille ja työllisyydelle.

Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopöytäkirjaan. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena on kokonaisuus, joka varmistaa vuodelle 2030 asetetun vähintään 55 % ilmastotavoitteen saavuttamisen, joka voidaan myös ylittää.

VTT pitää tavoitetta hyvänä ja korostaa tavoitteiden luomia mahdollisuuksia innovoinnille, investoinneille ja työllisyydelle, sekä näkee edelläkävijyyden olevan avain näiden mahdollisuuksien toteutumiselle. Hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen edellyttää mittavia investointeja nykyiseen infrastruktuuriimme, mm. uuteen sähköntuotantoinfraan. Suomella on mahdollisuus toimia hiilineutraaliuden edelläkävijänä sekä kehittää ja tarjota ratkaisuja EU:n ja globaaleille markkinoille. Osaavan työvoiman saatavuus kasvavaan tarpeeseen tulee kuitenkin olemaan haaste sekä Suomessa että EU-tasolla.

55-valmiuspaketin säädösehdotuksilla on yhteis- ja ristikkäisvaikutuksia, joten säädösehdotusten kokonaisvaikutuksia ilmasto- ja päästötavoitteiden saavuttamiseen sekä kustannuksiin on mahdotonta arvioida tässä vaiheessa. Säädösehdotuksien kokonaisvaikutuksia tulisi arvioida laaja-alaisesti laskennallisin ja laadullisin menetelmin neuvottelujen edetessä ja tietojen tarkentuessa. Lisäksi VTT haluaa nostaa esiin monien teknologiakehityksen ja investointiepävarmuuden kannalta kriittisten asioiden määrittelyä delegoiduissa säädöksissä. Aikajänteen kiireellisyyden vuoksi signaali selkeän ja pitkäjänteisen kehityssuunnan varmistamiseksi on avainasemassa pääomaintensiivisen muutoksen mahdollistamiseksi.

VTT pitää tärkeänä ilmastotavoitteiden saavuttamisessa teknologianeutraalia etenemistä. VTT näkee ydinvoiman uusiutuvien rinnalla olennaisena osana hiilineutraalia tulevaisuutta. Teknologianeutraaliuden lisäksi VTT näkee perustelluksi kiihdyttää tiettyjen ilmastoneutraaliuden kannalta kriittisten teknologioiden ja järjestelmien, kuten teollisuuden ja liikenteen ratkaisujen, roolia yksityiskohtaisemmilla tavoitteilla teknologisten mahdollistajien edistämiseksi, jotta murros voi tapahtua.

Energiamurroksessa digitaaliset ratkaisut ja datan tehokkaampi hyödyntäminen mahdollistavat entistä monimutkaisemman energiasuunnitelman hallinnan. Kiinnostus vetyyn energiakantajana on isossa kasvussa erityisesti maakaasua runsaasti käyttävässä Keski-Euroopassa. Suomella on mahdollisuudet nousta globaalisti kärkeksi energiasuunnitelman digitalisaation ja uusien energiateknologioiden osajana. Suomen on kuitenkin huolehdittava, että valintamme ovat yhteensopivia EU:n valitseman suunnan ja järjestelmän kanssa.

Yritysten liiketoiminnan muutosten aikataulu on haastava. Kaikki murroksen tarvitsemat ratkaisut eivät ole vielä teollisesti sovellettavissa. Tästä syystä myös innovaatiotoimintaa uusiutumisen moottorina pitää kiihdyttää. Lisäksi uusien teknologioiden ja ratkaisujen skaalaus tutkimuksesta kaupallistamiseen tulisi tehdä nopeammin ja rohkeammin. VTT haluaa myös korostaa murroksessa tarvittavan uuden osaamisen ja osaajien roolia paitsi välttämättömyytenä, myös investointina tulevaisuuden hyvinvointiin.

Espoossa 21. lokakuuta 2021

Allekirjoittajat

Tuula Mäkinen
Lead, Green electrification

Antti Arasto
Vice President, Industrial energy and hydrogen



Väylävirasto
Trafikledsverket

Lausunto

1 (2)

VÄYLÄ/7235/00.03.02/2021

27.10.2021

Suuri valiokunta

Asiantuntijapyyntö 12.10.2021

E 97/2021 vp Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta

Suuri valiokunta on pyytänyt Väylävirastolta kirjallista asiantuntijalausuntoa valmiuspaketista syntyvästä kokonaiskuvasta ja Suomen neuvottelutavoitteiden arvioinnista.

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua 55-valmiuspaketista. Esillä on laaja ilmastopolitiikan kokonaisuus. Väylävirasto pitää kaikkia toimia ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi tarpeellisina ja pyrkii omalla toiminnallaan vaikuttamaan liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen.

Väylävirasto on ollut mukana U-kirjeiden valmistelussa yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kanssa, ja viraston esille tuomat näkökohdat on huomioitu kirjeiden valmisteluprosessissa.

Väyläviraston tehtäväkentän kannalta keskeisin asia valmiuspaketin osalta on talvimerenkulku ja siihen liittyvät haasteet, jotka on tuotu esille U-kirjeissä U 51/2021 vp. ja U 60/2021 vp.

Väylävirasto tukee U 51/2021 vp. kirjeessä erityisesti esiin nostettua näkemystä, jonka mukaan Fuel EU Maritime -ehdotus voi kannustaa hankkimaan yhä enenevässä määrin avoveteen optimoituja aluksia. Ehdotus ilmenisi kauppa-alusten itsenäisen jäissäkulkukyvyn heikkenemisenä, joka vastaavasti johtaisi jäänmurtoavustuksen määrän kasvuun ja nykyistä suuremman jäänmurtokapasiteetin tarpeeseen.

Suomen logistiikan ja huoltovarmuuden erityispiirteitä ovat talviolosuhteet ja pitkät etäisyydet erityisesti Itämeren pohjoisissa osissa. Erityispiirteet lisäävät merikuljetusten kustannuksia ja tuovat lisää logistisia kustannuksia Suomen teollisuudelle. Tämän takia on välttämätöntä huomioida talvimerenkulun kustannukset ehdotetussa meriliikenteen päästökaupassa. Asiaa on käsitelty U-kirjeessä U60/2021 vp.

Väylävirasto tukee U-kirjeessä (U 60/2021) esiin nostettua näkemystä kauppa-alusten itsenäisen jäissäkulkukyvyn heikkenemisestä, joka johtaisi jäänmurtoavustusten määrän

27.10.2021

ja kustannusten kasvuun sekä nykyistä suuremman jäänmurtokapasiteetin tarpeeseen palvelutason turvaamiseksi etenkin keskimääräisen ja ankaran talven olosuhteissa.

Väylävirastolla ei ole tehtäväalueensa näkökulmasta muuta lausuttavaa asiassa.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut toimialajohtaja Mirja Noukka ja esitellyt johtaja Ari-Pekka Manninen.

Jakelu Suuri valiokunta SuV@eduskunta.fi

Tiedoksi Väyläviraston kirjaamo
Väyläviraston johtoryhmä



ASIAKIRJA

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

ALLEKIRJOITUKSET

Allekirjoittaja	Ari-Pekka Manninen
Allekirjoitusaika	28.10.2021 11:46

Allekirjoittaja	Mirja Noukka
Allekirjoitusaika	28.10.2021 11:49

ASIAKIRJAT

Asiakirja	FIT for 55 Väyläviraston lausunto suuri valiokunta 28.10.2021.pdf
-----------	--

Lausunto

VATT/385/07.01/2021

20.10.2021

Eduskunta
suv@eduskunta.fi

Asia: U 57/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilirajamekanismista (hiilirajamekanismi, CBAM).

Eduskunta/Suuri valiokunta: Kuuleminen 22.10.2021, kirjallinen lausunto

VATT:n lausunnossa keskitytään arvioimaan kansantaloustieteen näkökulmasta Suomen valtioneuvoston kantaa komission ehdotukseen hiilirajamekanismista.

Ehdotuksen tausta ja tavoitteet

Valtioneuvoston (VN) kirjelmässä todetaan hiilivuodosta mm. seuraavaa

Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa komissio ilmoitti ehdottavansa hiilirajamekanismin käyttöönottoa tietyillä sektoreilla hiilivuotona tunnetun ilmiön ehkäisemiseksi, jos kansainväliset erot ilmastotoimissa jatkuvat samalla kun EU nostaa omien ilmastotoimiensa tasoa. Hiilivuodolla tarkoitetaan hiili-intensiivisen tuotannon siirtymistä matalamman ilmastosäätelyn kolmansiin valtioihin ja globaalien kasvihuonekaasupäästöjen kasvua sen seurauksena. Ehdotetun mekanismin keskeisenä tehtävänä on ehkäistä hiilivuotoa ja siten päästöjen siirtymistä EU:n ulkopuolelle EU:n päästövähennystavoitteiden toimeenpanon seurauksena. (Muistio s.1)

VATT lausuu: Hiilirajamekanismilla pyritään ehkäisemään hiilivuotoa EU:n ulkopuolelle. On tärkeää huomata, että EU:n nykyisen ilmastopolitiikan ei ole tutkimuksissa havaittu aiheuttaneen selvää hiilivuotoa EU:n ulkopuolelle. Hiilivuodon on kuitenkin väitetty näkyvän esimerkiksi kauppatilastoissa, joiden mukaan hiili-intensiivisten tuotteiden tuonti EU:hun on kasvanut sen jälkeen, kun päästökauppa otettiin EU:ssa käyttöön (esim. Garicano 2021). Hiili-intensiivinen tuonti kasvoi kuitenkin jo paljon aiemmin kuin EU alkoi päästökaupan avulla hinnoitella hiiltä. Tieteellisissä tutkimuksissa ei ole pystytty osoittamaan, että hiilivuotoa esiintyisi nimenomaan päästökaupan takia (ks. esim. Colmer ym. 2020). Tämä ei ole toisaalta yllättävää, koska EU on omaa tuotantoaan suojatakseen jakanut päästöoikeuksia ilmaiseksi hiili-intensiivisille toimialoille ja lisäksi joissain maissa, kuten Suomessa, on ollut käytössä päästöoikeuksien epäsuorien kustannusten tukijärjestelmä hiili-intensiivisille vientisektoreille. Näin ollen yritykset ovat voineet itse asiassa hyötyä siitä, että ne ovat voineet tuoda EU:hun hiili-intensiivisiä välituotepanoksia ilman, että niiden on tarvinnut maksaa hiilidioksidipäästöistä. Aivan viimeaikaisessa tutkimuksessa onkin havaittu, että nykyisellään kauppapolitiikka vääristää ilmastopolitiikkaa ja on jopa ristiriidassa päästöjen vähentämistavoitteiden kanssa. Hiili-intensiivisille, ”likaisille”, tuotteille on asetettu matalampia tulleja ja vähemmän kaupan esteitä kuin ”puhtaille” tuotteille (ks. Shapiro 2021).

Valtioneuvoston kanta

Suomen valtioneuvoston kanta hiilirajamekanismiin esitetään mm. seuraavasti:

Valtioneuvosto pitää erittäin tärkeänä asetusehdotuksessa hiilirajamekanismille asetettuja tavoitteita tehostaa hiilivuodon ehkäisyä ja edistää hiilen hinnoittelun yleistymistä sekä ilmastotoimien vahvistumista kolmansissa valtioissa. Näille tavoitteille on selkeä tarve EU:n nostaessa ilmastokunnianhimon tasoa ja vahvistaessa päästöohjausta alueellaan.

Valtioneuvosto korostaa, että hiilivuotoa ehkäisevien toimien suunnittelussa tulee ottaa huomioon energiantensiivisen teollisuuden aseman ja tasapuolisten toimintaedellytysten edistäminen kansainvälisessä kilpailussa. Toimien tulee myös olla yhdenmukaisia Maailman kauppajärjestö WTO:n sääntöjen kanssa.

Hiilirajamekanismi tulee yhteen sovittaa huolellisesti EU-päästäkaupan ja muiden ohjauskeinojen kanssa ja sen toimivuutta tulee arvioida myös EU:n ulkopuolisten valtioiden harjoittaman ilmastopolitiikan suhteen. EU:n ulkopuolisten valtioiden kanssa käytävää vuoropuhelua hiilirajamekanismista tulee myös jatkaa WTO-oikeudellisten riskien ja taloudellisten vastatoimiriskien pienentämiseksi. (Muistio s. 14)

VATT lausuu: Hiilirajamekanismin pyrkimys on hyvä: tavoitteena on saada myös EU:n ulkopuoliset maat hinnoittelemaan omat hiilidioksidipäästönsä esimerkiksi verotuksen tai päästäkaupan avulla. Hiilirajamekanismin toteuttamiseen on monenlaisia vaihtoehtoja (ks. esim. Nordhaus 2015, Cosbey ym. 2019). Jotta hiilirajamekanismia ei tulkittaisi WTO-sääntöjen vastaiseksi ja kaupan esteeksi, on ilmeistä, että hiilirajamekanismin toimeenpanossa EU:n on puututtava päästöoikeuksien ilmaisjakoon ja Suomenkin on varauduttava tulevaisuudessa myös päästöoikeuksien epäsuorien kustannusten kompensoinnin/teollisuuden sähköistämisen tuen uudelleenarviointiin hiilirajamekanismin yksityiskohtaisen valmistelun edetessä.

Valtioneuvoston kanta hiilirajamekanismin käyttöönottoon ja siirtymäjärjestelyyn todetaan mm. seuraavasti:

*Valtioneuvosto pitää perusteltuna komission ehdottamaa mekanismin **vaiheittaista** käyttöönottoa. On myös perusteltua, että mekanismi kohdennettaisiin ensi vaiheessa päästöjä aiheuttaviin yksinkertaisiin tuontituotteisiin, joiden päästösäältä on monimutkaisempien tuotteiden päästösäältä helpommin määritettävissä ja jotka EU:ssa valmistettuina kuuluisivat päästäkauppasektorin hiilivuodolle alttiille toimialoille. Valtioneuvosto korostaa, että mekanismin suunnittelussa tulee alusta alkaen ottaa huomioon se, että käyttöönotettava mekanismi muodostaisi hyvän pohjan mekanismin **jatkokehittämiselle** ja mahdolliselle **laajentamiselle** monimutkaisempiin tuotteisiin muu ohjauskeinokonteksti huomioon ottaen. (Muistio s. 14)*

*Kun hiilirajamekanismi otetaan käyttöön, tulee päästöoikeuksien ilmaisjaosta luopua hiilirajamekanismin mukaisten tuontituotteiden EU-valmistuksen osalta samalla tahdilla kuin mekanismi otetaan käyttöön. Valtioneuvosto kuitenkin korostaa, että komission kaavailema vuodesta 2026 vuoteen 2035 jatkuva kymmenen vuoden **siirtymäjärjestely vaikuttaa pitkälti**. (Muistio s. 15)*

Lisäksi valtioneuvosto kaipa komissiolta tarkempia arvioita globaalille ja Suomen taloudelle:

Valtioneuvosto korostaa tarvetta huolelliselle analyysille eri sektoreiden merkityksestä globaaleilla markkinoilla ja väliuotekäytössä...Tarkempia arvioita tarvittaisiin myös mekanismin piiriin kuuluvien sektorien ja tuontituotteiden merkityksestä Suomen taloudelle ja suomalaisten sekä eurooppalaisten yritysten kilpailukyvyille. Alustavan arvion mukaan Suomen kannalta tärkeimmät sektorit ovat sähkö, lannoitteet sekä teräs ja rauta. Hiilirajamekanismin soveltamisella sementtiin ei arvioida olevan merkittäviä kielteisiä kilpailukykyvaikutuksia Suomelle, mutta sillä voitaisiin saavuttaa selkeitä ilmastohyötyjä. Mekanismin kohdentamista eri sektoreille koskevassa valmistelussa, mukaan lukien kohdentuminen pieniin ja keskiuuriin yrityksiin, tulee edetä sekä toteutuksen että päästöjen arvioinnin osalta toimijoiden sektoriasiantuntemusta hyödyntäen. (Muistio s. 15)

VATT lausuu: EU:n hiilirajamekanismia ehdotetaan otettavaksi käyttöön vain rajatuilla sektoreilla. Jotta järjestelmä olisi taloudellisesti tehokas, mekanismin tulisi kuitenkin kattaa päästökauppa-sektori kokonaisuudessaan. Järjestelmän kattavuus on erityisen tärkeä ottaa huomioon valmisteluvaiheessa, koska EU on samaan aikaan suunnittelemassa oman päästökaupan laajentamista mm. taakanjakosektorille (kuten liikenteeseen).

Erilaisten ilmastopolitiikan ohjauskeinojen ja mekanismien samanaikainen käyttöönotto ja yhteensovittaminen on vaativa tehtävä, ja siksi suppeaksi rajattu hiilirajamekanismi ja vaiheittainen eteneminen voi olla perusteltua. Toisaalta, jos käyttöönotettava järjestelmä on kovin mutkikas, ja siksi vaikea valmistella, ja koskee lopulta vain erittäin pientä osaa EU:n hiili-intensiivisistä tuoteryhmistä, suunniteltu hiilirajamekanismi ei välttämättä luo riittävää kannustetta EU:n ulkopuolisille maille alkaa hinnoitella kattavasti omia päästöjään, mikä kuitenkin on hiilirajamekanismin perimmäinen tarkoitus. (Nordhaus 2015) On myös todennäköistä, että jokaisella EU-maalla on omat mieluisat tuoteryhmänsä, joiden se katsoo tarvitsevänsä suojaamista hiilivuodolta. Suomi ei ehkä näe sementtiin kohdistuvan haitallisia kilpailukykyvaikutuksia, mutta joku muu maa ei välttämättä koe jonkin muun tuoteryhmän, kuten terästuotannon suojaamista tarpeelliseksi. Juuri tästä syystä kansainväliseen kauppaan liittyvistä mekanismeista ja sopimuksista on erittäin vaikea neuvotella ja saavuttaa yhteisymmärrys.

Hiilirajamekanismin maksutuloista valtioneuvosto arvioi seuraavaa:

Komissio arvioi, että [hiilirajamekanismin] maksutulon vuotuinen kertymä nousisi noin 2,1 miljardiin euroon vuonna 2030. ...joten EU:n koko budjettitalouden näkökulmasta kyse olisi verrattain pienestä lisätulokertymästä vuonna 2030. Hiilirajamekanismin piirissä olevia tuontituotteita vastaaviin EU-tuotteisiin kohdistuvan päästöoikeuksien ilmaisjaon supistamisesta saataisiin vuoden 2030 tasolla noin 7 mrd. euron lisätulokertymä olettaen, että nämä aiemmin ilmaisina jaetut päästöoikeudet siirtyvät huutokaupattaviksi. Yhteensä hiilirajamekanismi ja lisähuutokauppatulot kerryttäisivät noin 9 miljardin euron lisätulot EU:lle vuonna 2030. Ehdotuksen mukaan valtaosa CBAM-sertifikaattien myynnistä saatavista tuloista on tarkoitus ohjata EU:n budjettiin. Tässä yhteydessä komission ehdotuksessa viitataan uusien omien varojen käyttöönoton tarpeeseen ottaen huomioon elpymisvälineen takaisinmaksu. Komission EU:n päästökauppadirektiivin muuttamista koskevan direktiiviehdotuksen (KOM (2021), 551 lopullinen) mukaan huutokaupattaviksi siirtyneistä aiemmin ilmaisina jaetuista päästöoikeuksista syntyvät tulot ohjattaisiin innovaatorahastolle. (Muistio s. 11)

minkä perusteella valtioneuvosto muodostaa kantansa rahoituksellisista vaikutuksista myöhemmin:

Valtioneuvosto tarkastelee 55-valmiuspaketin kokonaisuuteen sisältyvien ehdotusten rahoituksellisia vaikutuksia yhtenä kokonaisuutena ja tarkentaa kantaansa niihin neuvottelujen edetessä. Viime vaiheessa Suomen kannat 55-valmiuspaketin kokonaisuuteen muodostetaan Suomen kokonaisetuhuomioiden. (Muistio s. 16)

VATT lausuu:

EU:n arvion mukaan hiilirajamekanismi ja lisähuutokauppatulot tuottaisivat noin 9 miljardin euron lisätulot EU:lle vuonna 2030. Pelkkä hiilirajamekanismi tuottaisi tästä ainoastaan 2 miljardin euron tulot EU:n budjettiin. Tulosummia voi pitää pieninä, jos niitä vertaa vaikkapa EU:n elpymis- ja palautumistukivälineeseen, joka on suuruudeltaan runsaat 720 miljardia euroa. Koska hiilirajamekanismin tulisi lähtökohtaisesti olla kannustin kolmansille maille hinnoitella hiili itse, on syytä arvioida, tuleeko suunnitellun mekanismin mukainen rahallinen kannustin olemaan riittävä. Monimutkainen hiilipäästöjen mittausmekanismi, jonka käyttöönotto kestää useita vuosia, saattaa osoittautua transaktiokustannuksiltaan kalliiksi järjestelmäksi, joka kattaessaan vain pienen osan päästökaupparektorista ei luo minkäänlaista kannustinjärjestelmää hiilen hinnoittelulle vaan pahimmillaan suojaa vanhentuvaan teknologiaan nojautuvaa hiili-intensiivistä eurooppalaista tuotantoa.

Sen sijaan, että Suomi jää odottamaan hiilirajamekanismin valmistelun pitkän prosessin lopputulosta, valtioneuvoston tulee valmistautua kaikin tavoin EU:n päästöjen vähentämiseen tähtäävään kiristyvään ilmastopolitiikkaan. Hiilen kattavampi hinnoittelu tulee johtamaan siihen, että hiili-intensiivisiä tuotantoteknologioita on yhä kalliimpaa käyttää ja vastaavanlaisia kulutustottumuksia ylläpitää. Vähäpäästöisempiin toimintoihin siirtyminen edellyttää merkittäviä investointeja myös täysin uudenlaiseen puhtaaseen teknologiaan ja uusiin lopputuotteisiin. Tämä kaikki johtaa jopa kansantalouden toimialarakenteen muutoksiin. Siksi politiikan suunnittelussa on tärkeää tiedostaa, että yhteiskunnan kokonaishyvinvoinnin maksimoiva kustannustehokas ilmastopolitiikka nojautuu paitsi hiilen hinnoitteluun myös panostuksiin tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintaan (ks. esim. Acemoglu ym. 2016; tukiohjelmien arvioinnista ja suunnittelusta Howell 2017).

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT

Mikael Collan
ylijohtaja

Anni Huhtala
johtava tutkija

Viitteet

- Acemoglu, D., Akcigit, U., Hanley, D. ja Kerr, W. K. (2016). Transition to Clean Technology. Special Issue on Climate Change and the Economy. *Journal of Political Economy* 124: 52–104
- Colmer, J., Martin, R., Muûls, M., ja Ulrich J. Wagner, U.J., (2020). Does pricing carbon mitigate climate change? Firm-level evidence from the European Union emissions trading scheme. CEP discussion paper 1728.
- Cosbey, A., Droege, S., Fischer, C., ja Munnings, C. (2019). Developing Guidance for Implementing Border Carbon Adjustments: Lessons, Cautions, and Research Needs from the Literature. *Review of Environmental Economics and Policy* 13: 3-22.

- Garicano, L. (2021). A proposal for the design of a European Carbon Border Adjustment Mechanism ('CBAM'), CEPR Research and Policy Network on Climate Change. Presentation based on the European Parliament Opinion "Towards a WTO-compatible EU carbon border adjustment mechanism 2020/2043(INI))"
- Howell, S. T. (2017). Financing Innovation: Evidence from R&D Grants, *American Economic Review* 107:1136–1164.
- Nordhaus, W. (2015). Climate Clubs: Overcoming Free-Riding in International Climate Policy. *American Economic Review* 105: 1339–1370.
- Shapiro, J. S. (2021). The Environmental Bias of Trade Policy. *The Quarterly Journal of Economics* 136: 8

Lausunto

VATT/385/07.01/2021

20.10.2021

Eduskunta
suv@eduskunta.fi

Asia: U 60/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin, markkinavakaushuippuvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakaushuippuvarantopäätöksen muuttaminen)

Eduskunta/Suuri valiokunta: Kuuleminen 22.10.2021, kirjallinen lausunto.

Yhteenveto

Komissio ehdottaa muutoksia EU:n päästökauppaan ja meriliikenteen liittämistä nykyiseen päästökauppaan. Näiden lisäksi komissio ehdottaa uutta päästökauppajärjestelmää rakennusten lämmitykseen ja tieliikenteeseen. Päästökaupan vahvistaminen ja laajentaminen suhteessa taakanjakosektoriin on kannatettavaa, sillä päästökauppa kustannustehokkaana ohjauskeinona toteuttaa tavoitellut päästövähennykset minimikustannuksin. Lisäksi on tärkeää, että koko Fit55-pakettia tarkastellaan kokonaisuutena ristikkäisyyksien ja päällekkäisyyksien välttämiseksi päästövähennystoimien kohdentamisessa. Komission ehdotuksessa on kuitenkin paljon yksityiskohtia, joiden vaikutus päästöjen vähentämiseen ja kustannuksiin on epäselvä.

Voimassa olevan päästökaupan vahvistaminen ja muutokset markkinavakaushuippuvarantoon

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti päästökaupan laajentamiseen ja tehostamiseen. Valtioneuvosto pitää kannassaan tärkeänä päästöoikeuden korkeaa hintaa ohjausvaikutuksen saavuttamiseksi. Valtioneuvosto suhtautuu positiivisesti direktiiviehdotuksen sisältämiin markkinavakaushuippuvarantomekanismin muutoksiin.

Hiilivuotoriskin ja päästöoikeuksien ilmaisjaon osalta valtioneuvoston muun muassa katsoo, että mikäli ehdotettu hiilirajamekanismi otetaan käyttöön, tulee ilmaisjaosta luopua hiilirajamekanismin mukaisten tuontituotteiden valmistuksen osalta samalla tahdilla kuin mekanismi otetaan käyttöön. Valtioneuvosto suhtautuu varauksella ehdotukseen käyttää

energiatehokkuusdirektiivin mukaisten energiakatselmuksien suositusten toimeenpanoa laitospohjaisen ilmaisjaon säilyttämisen ehtona.

VATT lausuu: Päästökaupan vahvistaminen on kannatettavaa, sillä päästökauppa on oikein toimiessaan kustannustehokas ohjauskeino. Päästökaupan toimivuuden ja tehokkuuden kannalta oleellista ei itsessään ole hinnan pysyminen korkeana, vaan päästökaton tiukkuus ja markkinoille jaettava päästöoikeuksien kokonaismäärä, jolloin toimivilla markkinoilla hinta signaloi kulloistakin markkinatilannetta oikein ja ohjaa toimijoiden valintoja. Siksi tiukennukset niin jaettavien päästöoikeuksien kokonaismäärään kuin myös lineaariseen päästövähennyskertoimeen ovat selkeitä ja oikeita toimenpiteitä pyrittäessä kohden vuodelle 2030 asetettavia päästövähennystavoitteita.

Markkinavakaussmekanismin tavoitteena on vakauttaa markkinoita ja luoda ennakoitavuutta. On kuitenkin vaarana, että markkinavakaussvaranto itsessään yhdessä siihen tehtävien uusien muutosten kanssa monimutkaistavat entisestään säännöksiä ja lisäävät epävarmuutta markkinoilla. Investointien kannalta ennakoitavuus, yksinkertaisuus ja läpinäkyvyys markkinoiden säätelyssä on tärkeää. Yksinkertaiset kertaluontoiset päästölupien leikkaukset sekä hintavakaussmekanismi olisivat tehokkaampia tapoja vakauttaa markkinaa ennakoitavasti.

Päästöoikeuksien ilmaisjaosta on valtioneuvoston kannan mukaisesti järkevä luopua samanaikaisesti hiilirajamekanismin käyttöönoton kanssa. Komission ehdotus sitoa ilmaisjaon säilyttäminen yhteen energiakatselmuksien suositusten toimeenpanon kanssa on ristiriidassa päästökaupan perusajatuksen kanssa. Päästökaupan tarkoituksena on kustannustehokas päästöjen vähentäminen asettamalla eri päästövähennystoimet järjestykseen niiden edullisuuden mukaan. Päästökauppalaitokset toteuttavat vähennystoimia edullisuusjärjestyksessä aina siihen asti, kun ne tulevat edullisemmiksi kuin päästöoikeuksien hinnan perusteella koituvat päästökustannukset. Komission ehdotus rikkoo tämän periaatteen pakottamalla laitokset mahdollisesti toteuttamaan toimenpiteitä, joita ne eivät olisi muutoin, päästökaupan markkinamekanismin kannustamana tehneet.

Uusi tieliikenteen ja rakennusten päästökauppa

Valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisesti positiivisesti esitykseen tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästöt kattavasta uudesta EU-laajuisesta päästökaupasta. Valtioneuvoston katsoo, että tieliikenteen ja rakennusten lämmitykseen liittyvien eri ohjauskeinojen (ml. kansalliset toimet) kokonaisvaikutukset selvitetään päällekkäisyyksien välttämiseksi.

VATT lausuu: Päästökauppasektorin laajentaminen lisää tehokkuutta. Liikenteen ja rakennusten päästökaupassa on kuitenkin vielä paljon avoimia kysymyksiä, ja vaikutuksia vaikea arvioida. Esimerkiksi vaikutusten arvioiminen siitä, että päästöt kuuluisivat vuoteen 2030 asti sekä taakanjako- että päästökauppasektorille olisi tärkeää. Tehokkuuden kannalta on tärkeää, että ohjauskeinoissa ei ole päällekkäisyyksiä tai ristikkäisvaikutuksia. Nyt näihin sektoreihin kohdistuu monia toimia ja olisikin tärkeää huolellisesti arvioida niiden yhteisvaikutuksia.

Markkinavakaussmekanismi kuuluisi myös liikenteen ja rakennusten erilliseen päästökauppaan, mutta huolena on tässäkin, että sen monimutkaiset säännökset eivät lisää markkinan vakautta

vaan epävarmuutta (esimerkiksi suunnitelma päästöoikeuksien etupainotteisesta jaosta vuonna 2026 ja kertaluontoinen mitätöinti vuonna 2031).

Erityisesti tieliikenteessä päästöjen hinnoittelu on vain yksi osa laajempaa keinovalikoimaa, joita tarvitaan päästöjen vähentämiseksi. Päästökaupan vaikutukset ja esimerkiksi päästöoikeuden hinnan kehitys onkin sidoksissa moniin muihin ja myös kansallisesti säädettäviin politiikkatoimiin, kuten sähköautojen latausverkon kehittämiseen, autojen valmistajille asetettaviin päästörajoituksiin tai joukkoliikennetarkoituksiin. Yksinkertainen keino vähentää epävarmuutta markkinoilla olisi asettaa ennalta ilmoitettu alimmaishinta (hintalattia) ja ylimmäishinta (hintakatto) päästöoikeuksien huutokaupoissa. Hintalattia on käytössä muun muassa Kalifornian päästökauppaohjelmassa ja Yhdysvaltain koillisten osavaltiojen RGGI-kauppajärjestelmässä. Tämä olisi huomattavasti markkinavakausvarantoa parempi keino päästöoikeuksien tarjonnan ja hinnan vakauttamiseksi. Samalla voitaisiin ohjata hintaeroja kahden päästökauppajärjestelmän välillä, mikä kannustaisi päästövähennystoimien kustannustehokkuuteen eri sektoreiden välillä Euroopan laajuisesti.

Meriliikenteen päästökauppa

Valtioneuvostolla on myönteinen kanta meriliikenteen liittämiseen päästökauppaan, mutta toteaa samalla, että Suomen erityisolosuhteiden (merikuljetusten suuri osuus viennissä sekä talviolosuhteet merenkulussa) huomioiminen tärkeää.

VATT lausuu: Päästökaupan laajentaminen on järkevää, mutta on tärkeää huomioida, etteivät yksityiskohtaiset säännökset esimerkiksi kattavuudesta ohjaa ei-toivottuihin seurauksiin ja ylimääräisiin kustannuksiin.

Huutokauppatulot

Valtioneuvosto suhtautuu alustavan myönteisesti esitettyyn innovaatorahaston koon kasvattamiseen ja sen kattavuuden laajentamiseen. Valtioneuvosto pitää tarkoituksenmukaisena, että jäsenvaltiot hyödyntäisivät keräämiään päästökauppatuloja nykyistä enemmän ilmastotoimissaan ja vihreässä siirtymässä. Valtioneuvosto pitää kuitenkin korvamerkintää haastavana suhteessa yleiskatteisuuteen ja eduskunnan budjettivallan säilymiseen.

VATT lausuu: Vaikka innovaatiotoiminnan edistäminen on erityisen tärkeää käynnissä olevan energiamurroksen yhteydessä, on huomioitava, että innovaatorahastot ja tulojen korvamerkintä eivät ole tehokkain tapa rahoittaa ilmastotoimia ja rahaston kautta valittavien toimien lisäisyyden todentaminen voi olla vaikeaa.

Ilmastopolitiikan hyväksyttävyyden kannalta on lisäksi erityisen tärkeää huomioida kuluttajille koituva kustannusrasite erityisesti uuden rakennusten lämmitykseen ja liikenteeseen kohdistuvan päästökaupan seurauksena. Onkin hyvin tarkkaan selvitettävä, miten esimerkiksi huutokauppatuloja voitaisiin käyttää kompensoimaan ilmastopolitiikan kustannuksia erityisesti pienituloisille.

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT

Mikael Collan
ylijohtaja

Piia Remes
erikoistutkija

Kimmo Ollikka
erikoistutkija



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

U 60/2021 vp Komission ehdotukset päästökauppadirektiivin, markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttamiseksi

Laura Aho, YM

Suuri valiokunta 15.10.2021

Muutokset EU:n nykyiseen päästökauppaan

Tavoite vähentää päästöjä 61 % vuoteen 2030 mennessä (2005 verrattuna)

- Nykyisen päästökaupan piirissä ovat suuret teollisuus- ja energiantuotantolaitokset sekä Euroopan talousalueen sisäinen lentoliikenne.
- Meriliikenteen päästöt mukaan asteittain 2023 – 2026. Kattavuus: EU-satamien väliset matkat, satamassaolo sekä puolet EU-maiden ja 3. maissa sijaitsevien satamien välisistä matkoista.
- Päästökattoon kertaleikkaus muutosten voimaantullessa. Lisäksi päästökattoon vuosittain tehtävä leikkaus kasvaa nykyisestä.
- Osa toimijoista saa päästöoikeuksia ilmaiseksi. Komissio ehdottaa tiettyjä muutoksia myös näiden ilmaiseksi jaettavien päästöoikeuksien sääntöihin (mm. liittyen hiilirajamekanismiin).
- Huutokauppatuloista osa EU-budjettiin. Jäsenmaiden käyttöön tulevat huutokauppatulot on käytettävä täysimääräisesti direktiivissä mainittuihin ilmastotoimiin.
- Innovaatio- ja modernisaatorahastojen koon kasvattaminen ja muutoksia käyttökohteisiin

Erillinen tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökauppajärjestelmä

- Kohdistuisi polttoaineen jakelijoihin ja polttoaineiden hiilidioksidipäästöihin.
- Tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästöt säilyisivät myös taakanjakosektorilla.
- Järjestelmän avulla 43 %:n päästövähennykset 2030 mennessä (2005 verrattuna).
- Huutokauppa käynnistyy vuonna 2026.
- Monet samat toimintaperiaatteet kuin nykyisessä päästökaupassa, mutta ei ilmaisjakoa ja oma hintavakausmekanismi.
- Huutokauppatuloista osa EU-budjettiin. Jäsenmaiden käyttöön tulevat huutokauppatulot on käytettävä täysimääräisesti direktiivissä mainittuihin ilmastotoimiin.

Valtioneuvoston kanta 1/2

- Pääsääntöisesti myönteinen suhtautuminen.

Muutokset voimassa olevaan päästökauppaan

- -61 %:n tavoitteen saavuttamiseksi on tarkoituksenmukaista tehdä päästökaton kertaleikkaus, kiristää päästökaton vuosittaista leikkausta ja vahvistaa markkinavakausvarantoa.
- Ilmaisjaosta tulee luopua hiilirajamekanismin mukaisten tuontituotteiden valmistuksen osalta samalla tahdilla kuin mekanismi mahdollisesti otetaan käyttöön.
- Tuki meriliikenteen sisällyttämiselle EU:n päästökauppaan ehdotetusti asteittain sekä ehdotetulla kattavuudella. Neuvotteluissa erityistä huomiota vaikutuksiin Suomen meriklusteriin ja kilpailukykyyn. Tärkeää huomioida talvimerenkulun erityisolosuhteet.

Uusi tieliikenteen ja rakennusten päästökauppajärjestelmä

- Lähtökohtaisesti positiivinen suhtautuminen uuteen päästökauppajärjestelmään. Hyvä, että komissio on ehdottanut nykyisestä päästökaupasta erillistä järjestelmää. Järjestelmän kohdistuminen polttoaineen jakelijoihin on tarkoituksenmukaista.



Valtioneuvoston kanta 2/2

Huutokauppatulot

- Tarkoituksenmukaista, että jäsenvaltiot hyödyntäisivät huutokauppatulojaan nykyistä enemmän ilmastotoimissa ja vihreän siirtymän tukemisessa. Komission ehdotus on kuitenkin ristiriidassa valtion talousarviossa noudatettavan yleiskatteisuusperiaatteen kanssa. Valtioneuvosto korostaa eduskunnan budjettivallan tärkeyttä ja katsoo, että mahdollisesta yleiskatteisuusperiaatteesta poikkeamisesta tulee kaikissa tilanteissa olla painavat perusteet.
- Jäsenvaltioiden tulisi voida valita kohdistavatko ne ilmastotoimiin huutokauppatulonsa vai niitä vastaavan summan.
- Tuki innovaatio- ja modernisaatorahastojen käyttökohteiden muutoksille. Alustava tuki innovaatorahaston koon kasvattamiselle. Osana kokonaisratkaisua voidaan tarvittaessa tarkastella modernisaatorahaston koon kasvattamista.





Päästökauppa lento-, meri- ja tieliikenteessä

Päivi Antikainen,
ilmasto- ja ympäristöyksikön johtaja

Tieliikenne

TIELIIKENTEEN JA RAKENNUSTEN PÄÄSTÖKAUPPA

Tavoitteena on vähentää päästöjä tieliikenteen ja lämmityspolttoaineiden sektorilla 43 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna

- Erillinen päästökauppa tieliikenteen polttoaineille ja rakennusten erillislämmityksen lämmityspolttoaineille
- Säänneltävä taho polttoaineiden jakelijat
- Jakelijoilla oltava päästölupa 2025 alkaen, päästökauppa käyntiin 2026
- Vuosien 2026-2027 aikana lineaarinen vuosittainen 5,15 % vähennyskerroin ja vuodesta 2028 alkaen lineaarinen vuosittainen 5,43 % vähennyskerroin.
- Uuteen päästökauppaan liittyy esitys ilmastotoimien sosiaalirahastosta. Sosiaalirahasto kytketty uusiin omiin varoihin, joista komissio antaa esityksen myöhemmin.

VALTIONEUVOSTON KANTA

- Valtioneuvosto suhtautuu esitykseen lähtökohtaisesti positiivisesti.
- EU-tasoinen päästökauppa todennäköisesti tasoittaisi tieliikenteen päästövähennysten toteutumista EU:n tasolla.
- Valtioneuvosto pitää tärkeänä lisätietojen ja vaikutusarvioiden saamista esityksestä.

Meriliikenne

PÄÄSTÖKAUPPA

Tavoitteena meriliikenteen osallistuminen ilmastotavoitteiden toimeenpanoon

- Yhdistetään täysin muuhun päästökauppaan, ei ilmaisjakoa
- Käynnistyminen vähitellen: vuoden 2023 päästöille palautettava oikeudet 20 %:lle päästöistä ja 100 % vuonna 2026.
- Maantieteellinen kattavuus: päästöt satamissa, EU:n sisäisillä matkoilla sekä 50% päästöistä reiteillä kolmansiin maihin sisällytetty
- Kasvihuonekaasukattavuus CO₂, aluskoon alaraja 5000 GT
- Talvimerenkulkua ei huomioitu

VALTIONEUVOSTON KANTA

- Valtioneuvosto kannattaa meriliikenteen sisällyttämistä EU:n päästökauppaan
- Tuetaan komission ehdottamaa maantieteellistä kattavuutta ja pidetään aluskoon alarajan alentamista mahdollisena.
- Neuvotteluissa on kiinnitettävä erityistä huomiota vaikutuksiin Suomen meriklusteriin ja kansalliseen kilpailukykyyn. Meriliikenteen esityksiä on tarkasteltava kokonaisuutena.
- Talvimerenkulku tulee huomioida.

Lentoliikenne

PÄÄSTÖKAUPPA JA CORSIA

Tavoitteena päästökaupan tehostaminen vastaamaan kiristyneitä ilmastotavoitteita.

- Päästöoikeuksien ilmaisjaosta luovuttaisiin asteittain; vuoden 2024 ilmaisjaosta 25 % huutokauppaan, vuoden 2025 ilmaisjaosta 50 %, vuoden 2026 ilmaisjaosta 75 % ja vuonna 2027 ilmaisjako loppuu
- Päästöoikeuksien vähennyskerroin kiristyy 2,2 -> 4,2 %.
- Kv. lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA:n toimeenpano EU:ssa ja yhdistäminen päästökauppaan.

VALTIONEUVOSTON KANTA

- Päästökaupan tehostamistoimet ovat kannatettavia, mutta neuvotteluissa huomioitava Suomen kilpailukyky, lentoliikenteen alueellinen saatavuus sekä lentoliikenteen ohjautuminen EU:n ulkopuolisille kentille.
- Tarkasteltava ehdotuksen vaikutuksia laajasti yhdessä muiden lentoliikenteen päästöihin ja toimialan kustannuksiin vaikuttavien aloitteiden kanssa.
- CORSIA:n toimeenpanossa tulee arvioida ehdotettuun malliin liittyviä riskejä ja nostaa vaihtoehdoksi myös paremmin kansainvälisiä velvoitteita noudattava malli. Rakentavassa ICAO-yhteistyössä edistettävä globaaleja ilmastotoimia.



Kiitos!

lvm.fi Twitter: [@lvmfi](https://twitter.com/lvmfi)
[@PaiviAntikainen](https://twitter.com/PaiviAntikainen)

LV LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Mikael Hildén

28.10.2021

SYKE/2021/2683

Eduskunnan suuri valiokunta

Julkinen asiakirja

Viite: 29.10.2021 klo 13.30 / U 61/2021 vp /**Asia:** Kirjallinen asiantuntijalausunto, U 61/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston perustamisesta

Asiantuntijalausunto: Sosiaalisesti oikeudenmukainen siirtymä: eriarvoisuuden ja energiaköyhyyden torjunta 55-valmiuspaketissa

Energiamurroksen yhteydessä aiheutuvien mahdollisten eriarvoistavien vaikutusten kohdentumisen korjaamiseksi ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden vahvistamiseksi, on keskeistä kiinnittää huomiota energiaköyhyyden riskitekijöihin. Energiaköyhyydellä tarkoitetaan tilannetta, jossa kotitalouksilla ei ole varaa tarvittaviin energiapalveluihin alhaisten tulojen, korkeiden energiakustannusten tai kodin huonon energiatehokkuuden vuoksi.

Energiaköyhyyden vähentäminen on oikeudenmukaisen (reilun) siirtymän periaatteiden mukaista. Oikeudenmukaisuudella voidaan tarkoittaa vaikutusten oikeudenmukaista jakautumista alueiden, ihmisryhmien ja yksittäisten ihmisten välillä, ihmisten tasavertaisia mahdollisuuksia osallistua päätöksentekoon ja vaikuttaa muutosten suunnitteluun ja toteutukseen, eri ryhmien, näkemysten ja erityistarpeiden huomioon ottamista päätöksenteossa tai haittoja ja epäoikeudenmukaisuuksia korjaavia toimia. Ehdotetun sosiaalirahaston tavoitteena on erityisesti varmistaa, että haavoittuvassa asemassa olevat otetaan huomioon ja heille luodaan mahdollisuus saada tukea niin, etteivät kärsi siirtymästä. Tavoitteet ovat EU:n keskeisten periaatteiden mukaisia: solidaarisuus sukupolvien, jäsenvaltioiden, alueiden, maaseutu- ja kaupunkialueiden sekä yhteiskunnan eri osien välillä

Energiaköyhyys on jo nykyisellään ongelma monessa jäsenvaltiossa ja ilmenee esimerkiksi lämmitysenergian jakelun keskeytyksinä, jos asukas ei pysty maksamaan energialaskuja. Etenkin taloudellisesti heikommassa ja haavoittuvassa asemassa olevat yksilöt kärsivät, jos energiamurros johtaa energian hinnankorotuksiin, ellei vaikutusten hillintään kiinnitetä etunojassa huomiota. Energiamurros voi myös lievittää energiaköyhyyttä, jos tuetut energiatehokkuustoimet vähentävät ostettavan energian tarvetta ja siten alttiutta vaihteleville energiahinnoille.

Ilmastotoimet, jotka koskettavat kaikkia kuluttajia, kuten liikenteen sähköistyminen tai lämmitysjärjestelmäuudistukset, voivat olla toisille hyvinkin edullisia valtion tarjotessa niihin tukia sekä aktiivisten ja valvutuneiden kuluttajien hakiessa niitä. Toisille taas ne voivat olla saavuttamattomia, koska heillä ei ole energiainvestointeihin tarvittavaa pääomaa tai tietotaitoa.

Vanheneva rakennuskanta ja ikääntyvä väestö voivat nostaa energiahaavoittuvuuden riskiä. Kun lämmitysenergian ja sähkön hinnat nousevat asuntokannan hidas energiatehokkuuden

Mikael Hildén

28.10.2021

SYKE/2021/2683

paraneminen voi lisätä energiaköyhyyttä. Ongelmaa voidaan lieventää oikein kohdistetuilla energiatehokkuustoimilla.

Kansallisella lainsäädännöllä voidaan tukea kotitalouksien sopeutumista energiasiirtymään, kuten on tehty esimerkiksi Suomessa tarjoamalla tukea niille, jotka luopuvat öljylämmityksestä. On myös tarpeen arvioida tarkemmin energiapolitiikan mahdolliset vaikutukset sosiaalipolitiikkaan (mm. teknologioiden saatavuus ja saavutettavuus sekä heikommassa asemassa olevien huomiointi).

Monet tekijät, kuten jo käytössä olevat tuki- ja suoja-toimet, suojaavat suomalaisia energiaköyhyydeltä. Energiaköyhyyden kehitystä tulee kuitenkin seurata myös Suomessa. Energiaköyhyyttä tulee tunnistaa mahdollisena riskinä ja mahdollisia johdonmukaisia ja vaikuttavia toimia ongelmien välttämiseksi tulisi tarkastella ilmasto-, energia- ja sosiaalipolitiikassa. Sosiaaliturva voi monesti olla parempi keino energiaköyhyyden ongelmien ratkaisemisessa kuin esimerkiksi energiapolitiikka.

Oikeudenmukaisen siirtymän kannalta on perusteltua kehittää myös Euroopan tasolla toimia, joilla voidaan vähentää siirtymän haittavaikutuksia heikommassa asemassa oleville, poistaa olemassa olevaa energiaköyhyyttä, sekä lisätä siirtymän kannatusta Euroopan unionissa. Yhdymme kuitenkin valtioneuvoston kantaan siitä, että rahaston yksityiskohtainen suunnittelu edellyttää lisätarkasteluja, jotta sen toteuttaminen ei johtaisi siihen, että osa jäsenmaista kokee sen kohtuuttomana taloudellisena taakkana.

Lausunnon ovat laatineet prof. Mikael Hildén, prof. Jyri Seppälä, prof. Paula Kivimaa ja tutkija Anna Lipsanen.

Lähteet

Kivimaa, P., Huttunen, S., Lähteenmäki-Uutela, A., Heikkinen, M., Juhola, S., Kaljonen, M., Käyhkö, J., Lund, P., Näkkäläjärvi, K., 2021. Kuinka oikeudenmukaisuus voidaan huomioida ilmastopolitiikassa. Suomen ilmastopaneelin julkaisuja 2/2021. Keskustelunavaus.

Lipsanen, A., Kivimaa, P. & Leino, M. 2021. Sähköistyvän yhteiskunnan ja energiamurroksen vaikutukset sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen. Suomen ilmastopaneelin raportti 3/2021

Jakelu
Tiedoksi

Suuri valiokunta, SYKE Kirjaamo
Kopionsaajat



28.10.2021

VM/BUDJETTIOASTO
Neuvotteleva virkamies Vesa Kulmala
Budjettineuvos Panu Kukkonen

Suurelle valiokunnalle/Valtiovarainvaliokunnalle

Kuuleminen 29.10.2021 koskien valtioneuvoston kirjelmää eduskunnalle ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston perustamisesta (COM 2021/568 final)

Ohessa toimitetaan valtiovarainministeriön näkökulmasta keskeisiä rahoitukseen ja taloudellisiin vaikutuksiin liittyviä huomioita valtioneuvoston U-kirjelmään ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston perustamisesta.

Komission ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Komissio antoi päästökaupan laajentamisesta aiheutuvien negatiivisten vaikutusten epätasaisen kohdentumisen korjaamiseksi ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden vahvistamiseksi ehdotuksen uuden ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston perustamisesta.

Ilmastotoimien sosiaalirahaston tavoitteena olisi vähentää uuden päästökauppajärjestelmän aiheuttamia negatiivisia vaikutuksia erityisesti haavoittuvassa asemassa oleviin kotitalouksiin, mikroyrityksiin ja liikenteen käyttäjiin.

Rahaston koko olisi 72,2 miljardia euroa. Rahasto toimisi vuosina 2025–2032 ja ulottuisi kahdelle rahoituskehyskaudelle. Komission päästökauppadirektiivin muutosehdotuksen mukaan vuodesta 2026 lähtien osa uudesta tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästökaupan huutokauppatuloista ohjattaisiin EU:n omaksi varaksi. Rahaston koko vastaisi 25 % komission ehdottaman uuden tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästökaupan ennakoidusta tuotosta.

Uudet omat varat edellyttävät muutoksia EU:n omia varoja koskevaan päätökseen. Myös säädöstä monivuotisesta rahoituskehyskeiksestä olisi muutettava, koska rahaston kuluva kehyskauden lisärahoitustarve olisi 23,7 miljardia euroa ja tämä katettaisiin komission mukaan korottamalla voimassa olevan rahoituskehysasetuksen enimmäismääriä.

Komission ehdotuksen mukaan rahaston toimien ja investointien sisältyisi edellytys vähintään 50 prosentin kansallisesta osarahoituksesta.

Taloudelliset vaikutukset

Suomen saama enimmäissaanto-osuus rahaston varoista ehdotuksen mukaan olisi pieni (0,54 %), kun sitä verrataan Suomen keskimääräiseen arvioituun maksuosuuteen (noin 1,7 %) kuluvalle rahoituskaudelle.

Euromääräisesti Suomi saisi rahaston kokonaismäärästä, 72,2 mrd. eurosta, yhteensä 387 milj. euroa, mutta voisi maksaa karkeasti arvioiden 1 230 milj. euroa nykyisen omien varojen järjestelmän perusteella. Nettomaksu Suomelle olisi tällöin noin 840 milj. euroa.

EU-maksuihin liittyvän korotuspaineen ohella rahasto edellyttäisi komission ehdotuksen mukaan 50 %:n kansallista osarahoitusta.

Komission ehdotuksessa tämä rahoitettaisiin jäsenvaltioille tuloutuvista päästökaupan huutokauppatuloista.

Valtioneuvoston kanta (kanta kokonaisuudessaan U-kirjelmän sivuilla 13-16)

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että komissio kiinnittää huomiota ilmastotoimien oikeudenmukaiseen toteutumiseen. Valtioneuvosto ei kuitenkaan pidä tieliikenteen ja rakennusten uuteen päästökauppajärjestelmään kytkeytyvää komission ehdotusta ilmastotoimien sosiaalirahastosta tarkoituksenmukaisena ja suhtautuu siihen erityisen kriittisesti.

Valtioneuvosto suhtautuu kriittisesti EU:n budjetin omien varojen käyttämiseen uuden ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston rahoittamisessa. Valtioneuvosto suhtautuu varauksellisesti komission ehdottamaan rahaston suureen kokoon, ottaen huomioon vasta sovitun monivuotisen rahoituskehyksen ja elpymisvälineen huomattavat lisäpanostukset ilmastotoimiin.

Lisäksi valtioneuvosto suhtautuu erityisen kriittisesti komission ehdottamaan lähtökohtaan, jonka mukaan rahaston perustaminen edellyttäisi voimassa olevan EU:n monivuotisen rahoituskehyksen avaamista ja huomattavaa kasvattamista, ja jolla tehtäisiin ennakkollisia sitoumuksia EU:n tulevalle rahoituskehyskaudelle vuoden 2028 jälkeen.

Valtioneuvosto suhtautuu erityisen kriittisesti ehdotukseen sisältyvään mahdollisuuteen rahoittaa suoria tulotukia EU:n talousarviosta, jolloin EU toimisi jäsenvaltioiden rinnalla suorien sosiaalietuuksien rahoittajana. Valtioneuvosto katsoo, että jäsenvaltioiden tulee ensisijaisesti vastata perusturvan vähimmäistasosta sosiaaliturva- ja -huoltojärjestelmien osana.

Valtioneuvoston alustavan arvion mukaan rahaston perustamiseksi tarvittavat oikeusperustat on asianmukaisesti valittu. Jatkokäsittelyssä on kuitenkin vielä erikseen oikeudellisesti arvioitava sitä, mahdollistavatko ehdotetut oikeusperustat myös ehdotuksen 3(2) artiklan ja 6(1) artiklan mukaisen tilapäisen suoran tulotuen kompensoinnin jäsenvaltioiden haavoittuville kotitalouksille ja liikenteen käyttäjille.

Valtioneuvosto pitää komission ehdottamia varojenjakokriteerejä ja niiden keskinäisiä painotuksia Suomen kannalta epäedullisina ja osin epätarkoituksenmukaisina suhteessa rahaston tavoitteisiin.

Omien varojen järjestelmän kehittämisestä

Valtioneuvosto suhtautuu avoimesti ja rakentavasti EU:n omien varojen järjestelmän, eli rahoituskehyksen tulopuolen, kehittämiseen ottaen huomioon myös elpymisvälineen rahoittamiseen liittyvät näkökohdat. EU:n omia varoja kehittämällä voidaan esimerkiksi vähentää elpymisvälineen takaisinmaksusta jäsenvaltioille aiheutuvaa maksuosuutta.

Lisäksi EU:n rahoitusta koskevia uudistuksia tehtäessä valtioneuvosto pitää tärkeänä mahdollisten uudistusten yhteyttä unionin keskeisiin tavoitteisiin, kuten ilmastomuutoksen torjuntaan.

EU:n rahoitusjärjestelmän jatkokehittämisen, mukaan lukien uusien omien varojen lähtökohtana tulee olla, etteivät järjestelmään tehtävät muutokset suhteettomasti lisää Suomen maksu-taakkaa tai aiheuta muuten kohtuuttomia lisäkustannuksia Suomen kansantaloudelle ja talouden toimijoille. EU:n rahoituslähteitä koskevien päätösten tulee kuulua jatkossakin jäsenvaltioille.

Valtioneuvosto tarkastelee 55-valmiuspaketin kokonaisuuteen sisältyvien ehdotusten rahoituksellisia vaikutuksia yhtenä kokonaisuutena ja tarkentaa kantaansa niihin neuvottelujen edetessä. Viime vaiheessa Suomen kannat 55-valmiuspaketin kokonaisuuteen muodostetaan Suomen kokonaiset huomioiden.



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

U-61/2021 vp 55 valmiuspaketti - Ilmastotoimia koskeva sosiaalirahasto

Erityisasiantuntija Elina Vaara
Ympäristöministeriö

Ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston keskeisiä kohtia (1/4)

- **Komission ehdotuksen tavoite:**

- Edistää reilua siirtymistä kohti ilmastoneutraaliutta puuttamalla mahdollisiin haitallisiin sosiaalisiin vaikutuksiin, joita uusi tieliikenteen ja rakennusten päästökauppa voi aiheuttaa
- Rahastosta tuetaan uuden tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästökaupan vuoksi haavoittuvassa asemassa olevia kotitalouksia, mikroyrityksiä tai liikenteen käyttäjiä
- Jäsenvaltiot määrittävät suunnitelmissa rahaston käyttökohteet. Rahaston tuensaajina voivat olla Suomessa esimerkiksi:
 - Haja-asutusalueilla asuvat kotitaloudet
 - Öljylämmityksen käyttäjät
 - Liikenneköyhyydestä kärsivät yksinhuoltajaperheet



Ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston keskeisiä kohtia (2/4)

- **Sosiaaliset ilmastosuunnitelmat**

- Johdonmukainen kokonaisuus toimia ja investointeja, jolla varmistetaan kohtuuhintainen lämmitys, jäähdytys ja liikkuminen
 - Tukea voidaan suunnitelmissa kohdentaa myös julkisille ja yksityisille yhteisöille sillä edellytyksellä, että hyödynsaajina ovat rahoituksen kohteena olevat tahot
 - Voivat olla mm. energiaremonttien, vähä- ja nollapäästöisen liikenteen tai korjausrakentamisen tukemista
- Suunnitelmiin voi sisältyä myös suoraa tulotukia haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille tai liikenteen käyttäjille. Suorat tulonsiirrot voivat kattaa ainoastaan kuluja ja vaikutuksia, jotka aiheutuvat suoraan uudesta päästökaupasta
- Suunnitelmat annetaan yhdessä NECP:n kanssa viimeistään 30.6.2024 → komission arviointi
- Jäsenvaltioilta edellytetään vähintään 50 %:n kansallista osarahoitusta suunnitelmien kokonaiskustannuksista



Ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston keskeisiä kohtia (3/4)

- **Rahaston koko**

- Rahaston koko vastaisi 25 % tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästökaupan ennakoituista tuotoista
- Koko 72,2 miljardia vuosina 2025–2032 (kaksi monivuotista rahoituskehyskautta)
- Vuosina 2025–2027: rahaston budjetti olisi 23,7 miljardia euroa (23,7 miljardin euron lisärahoitustarve) → Edellyttää muutoksia monivuotiseen rahoituskehykseen
- 2028–2032 välisenä aikana rahaston budjetti olisi 48,5 miljardia euroa
- Vuodesta 2026 lähtien osa tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästökaupan huutokauppatuloista ohjattaisiin EU:n omaksi varaksi
 - → Edellyttää muutoksia EU:n omia varoja koskevaan päätökseen



Ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston keskeisiä kohtia (4/4)

- **Rahaston saanto määritetään laskentakaavan mukaan:**
 - Muuttujina mm. maaseudulla asuva köyhyysriskin alla elävä väestö vuonna ja kotitalouksien yhteenlasketut polttoaineen poltosta aiheutuvat hiilidioksidipäästöt
- Suomen enimmäissaanto rahastosta olisi ehdotuksen mukaan 387 milj. euroa eli 0,54 % rahaston kokonaiskoosta. (vrt. Ruotsin saanto 0,62 %; 0,445 mrd. euroa)
 - Nykyisen omien varojen järjestelmän perusteella Suomi maksaisi arviolta 1 230 milj. euroa, jolloin nettomaksu olisi noin 840 milj. euroa.
- **Suurimmat rahaston saajat olisivat:**
 - Puola (17,6 %; 12,7 mrd. euroa), Ranska (11,2 %; 8,1 mrd. euroa), Italia (10,81 %; 7,8 mrd. euroa), Espanja (10,53 %; 7,6 mrd. euroa).



Valtioneuvoston kanta (1/3)

- Valtioneuvosto pitää hyvänä, että komissio kiinnittää huomiota ilmastotoimien oikeudenmukaiseen toteutumiseen. **Valtioneuvosto ei kuitenkaan pidä komission ehdotusta ilmastotoimien sosiaalirahastosta tarkoituksenmukaisena ja suhtautuu siihen erityisen kriittisesti.**
- Mikäli 55-valmiuspaketin toteutuminen tai Suomen tavoitteisiin nähden riittävän kunnianhimoisen kokonaisuuden saavuttaminen edellyttäisivät myöhemmässä vaiheessa lisä-arviointia, **valtioneuvostolla on valmius tarkastella vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat eduskunnan kantojen ja Suomen ilmastopoliittisten tavoitteiden mukaisen ratkaisun.**



Valtioneuvoston kanta (2/3)

- Valtioneuvosto suhtautuu kriittisesti EU:n budjetin **omien varojen käyttämiseen** uuden ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston rahoittamisessa.
- Lisäksi valtioneuvosto suhtautuu erityisen kriittisesti komission ehdottamaan lähtökohtaan, jonka mukaan rahaston perustaminen edellyttäisi voimassa **olevan EU:n monivuotisen rahoituskehyksen avaamista ja huomattavaa kasvattamista**.
- Valtioneuvosto suhtautuu erityisen kriittisesti ehdotukseen sisältyvään mahdollisuuteen rahoittaa **suoria tulotukia** EU:n talousarviosta, jolloin EU toimisi jäsenvaltioiden rinnalla suorien sosiaalietuuksien rahoittajana. Valtioneuvosto katsoo, että jäsenvaltioiden tulee ensisijaisesti vastata perusturvan vähimmäistasosta sosiaaliturva- ja -huoltojärjestelmien osana.



Valtioneuvoston kanta (3/3)

- Valtioneuvosto katsoo, että ehdotetut oikeusperustat sinällään mahdollistavat sellaisen rahaston perustamisen. Jatkokäsittelyssä on kuitenkin vielä erikseen oikeudellisesti arvioitava sitä, **mahdollistavatko ehdotetut oikeusperustat myös ehdotuksen 3(2) artiklan ja 6(1) artiklan mukaisen tilapäisen suoran tulotuen kompensoinnin** jäsenvaltioiden haavoittuville kotitalouksille ja liikenteen käyttäjille.
- Valtioneuvosto pitää komission ehdottamia **varojenjakokriteerejä ja niiden keskinäisiä painotuksia** Suomen kannalta epäedullisina ja osin epätarkoituksenmukaisina suhteessa rahaston tavoitteisiin.
- Valtioneuvosto katsoo, että **neuvoston roolia** kansallisten suunnitelmien hyväksymisessä tulee pyrkiä vahvistamaan.
- **Jatkovalmistelussa** valtioneuvosto kiinnittää huomiota ehdotetuilla toimilla saavutettavaan EU-tason lisäarvoon, kustannustehokkuuteen, sosiaaliseen ja alueelliseen oikeudenmukaisuuteen sekä hallinnolliseen taakkaan.

