

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta.

Taakanjakosektorin ennakoiden päästökehityksen mukaisesti jo päätetyt päästövähennystoimet eivät riitä vuoden 2030 vähennystavoitteen saavuttamiseen. Ennakoitu päästökehitys on noin 1,8 milj. tonnia tavoitetta suurempi. Päästöjen vähentäminen edellyttää paljon lisätoimia, sillä taakanjakosektorilta ei ole tunnistettu sellaisia yksittäisiä päästövähennystoimia, joilla koko päästökuilu voitaisiin kuroa umpeen. Myös vaikutuksiltaan pienet päästövähennystoimet on tarpeen tunnistaa ja toteuttaa, jotta tavoitteen saavuttaminen olisi mahdollista.

Ilmastosuunnitelman arvion mukaan on epätodennäköistä, että taakanjakoasetuksen mukaista maankäyttösektorin joustomekanismia olisi mahdollista käyttää johtuen maankäyttösektorin kasvaneista päästöistä. Taakanjakosektorille suunnitellut lisätoimet eivät riitä maankäyttösektorin kasvaneiden päästöjen kompensoimiseen ja uudet lisätoimet lisääisivät merkittävästi yrityksille ja kotitalouksille kohdentuvia päästövähennyskustannuksia. Taakanjakosektorin päästöjen vähentäminen vaikeutuu edelleen 2030-luvulle siirryttäessä ja vuoden 2040 päästötavoitteen saavuttaminen edellyttää huomattavasti lisätoimia 2030-luvulla. Yleinen päästökauppajärjestelmä on vähentänyt tehokkaasti kasvihuonekaasupäästöjä päästökauppasektorilla, mutta taakanjakosektorilla päästökaupan vaikutusten on ennakoitu jäävän maltillisemmiksi, sillä taakanjakosektorilla siirtymä fossiilisista polttoaineista hiilineutraaleihin energiamuotoihin on hitaampaa ja aiheuttaa enemmän kustannuksia. Myös hiilen talteenoton merkitys kasvaa ensi vuosikymmenen toimenpidevalikoimassa.

Suunnitelmassa on nostettu esille riskit, jotka liittyvät taakanjakosektorin päästöoikeuksien ostoon muista EU-jäsenmaista. Taloudelliset riskit kohdistuvat ensisijaisesti niihin maihin, joille on asetettu korkeat taakanjakosektorin päästötavoitteet, ja jotka ovat sosiaalisen ilmastonrahaston

nettomaksajia. EU:n ilmastoarkkitehtuuria tulisi seuraavassa uudistuksessa muuttaa siten, että taakanjakosektorille asetettaisiin koko EU-aluetta koskeva yhtenevä päästövähennystavoite ja luovuttaisiin nykyisestä bkt-sidonnaisesta maittain vaihtelevasta tavoitteesta. Maakohtaiset tavoitteet sopivat huonosti yhteen taakanjakosektorin ETS2-päästökaupan kanssa, jossa hiilen hinta määräytyy koko EU-laajuisessa markkinassa.

Suomen tulisi edistää aktiivisesti EU:ssa valmisteilla olevan pysyvää hiilenpoistoa, hiiliviljelyä ja hiilivarastointia sekä maaperän käsittelyn ja lannoituksen päästövähennyksiä koskevaa sääntelykehitystä (CRFC).

Liikenne

Avovastaus

Uusien ajoneuvojen hiilidioksidiraja-arvojen muutos vaikuttaa päästöihin hitaasti, mikäli autokannan kiertoa ei saada nopeutettua. Suomessa vain noin 3 prosenttia autokannasta uusiutuu vuosittain. Muissa Pohjoismaissa osuus on noin kaksinkertainen. Vaikka uudet autot ovat vähäpäästöisiä ja ladattavien autojen osuus ensirekisteröinneistä on Suomessa eurooppalaisittain korkea, autokannan hidas kierto hidastaa liikenteen päästövähennysten etenemistä. Liikenteen päästövähennysten nopeuttamiseksi autokannan kiertoa tulisi nopeuttaa siten, että 5–6 prosenttia henkilö- ja pakettiautoista uusiutuisi vuosittain. Autokannan uudistamista voidaan nopeuttaa esimerkiksi erilaisin hankintakannustein, alentamalla uuden auton hankinnan yhteydessä maksettavaa autoveroa ja keventämällä työsuhdeautojen verotusta.

Yleinen päästökauppa laajeni vuoden 2024 alussa meriliikenteeseen siten, että Euroopan sisäinen meriliikenne tulee vaiheittain kokonaan päästökaupan piiriin vuosina 2024–2026. Lentoliikenteen päästökaupassa päästöoikeuksien ilmaisjako päättyy lähivuosina. Lisäksi tieliikennesektorille kohdistuva uusi polttoainejakelun päästökauppa (ETS2) nostaa liikennepolttoaineiden hintoja vuodesta 2027 alkaen.

Suurin osa liikenteen päästökaupan huutokauppatuloista tuloutetaan jäsenmaille. Huutokauppatulot ovat valtion talouden näkökulmasta yleiskatteellisia tuloja, mutta päästökauppadirektiivi rajaa kansallisesti huutokauppatulojen käyttökohteita. Huutokauppatuloja voi kohdentaa muun muassa liikenteen käyttövoimamurroksen nopeuttamiseen – esimerkiksi ajoneuvojen hankintatukiin ja liikennesektorin lataus- ja jakeluinfrastruktuurin tukitoimiin ja verokannusteisiin. Päästökaupan huutokauppatulojen käytöstä tulisi laatia yli hallituskausien ulottuva investointiohjelma, joka luo yrityksille pitkäjänteisiä investointimahdollisuuksia ajoneuvokannan uudistamiseen ja liikenteen sähköistymiseen sekä julkisen ja yksityisen lataus- ja jakeluinfran investointeihin, esimerkiksi kuljetus- ja logistiikkayritysten varikko- ja terminaalilatausinvestointeihin.

Meri- ja lentoliikenteessä päästökaupan tulot tulee kohdistaa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämiseen, vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuden parantamiseen sekä maasähkön investointien ja maasähkön käytön tukemiseen. Suomessa tulisi valmistella ja ottaa

käyttöön esimerkiksi vastaavan tapainen lentoliikenteen SAF-tukimekanismi kuin Tanskassa, jonka SAF-tuen mekanismi on heinäkuussa hyväksytty EU-komissiossa.

ETS2-päästökaupan seurauksena kasvavia polttoainekustannuksia kompensoidaan kuljetusalalle ja maataloille ottamalla käyttöön ammattidiesel ja korottamalla maatilojen energiaveron palautusta. Ammattidieseljärjestelmän riipeä valmistelu ja käyttöönotto on tärkeää, jotta kasvavat logistiikkakustannukset eivät heikentäisi kotimaisten yritysten kilpailukykyä. Vaikka palautusmekanismi on tarpeellinen ja perusteltu logistiikkakustannusten kasvun hillitsemiseksi ja maatilojen elinvoimaisuuden parantamiseksi, palautukset vähentävät kannustetta investoida puhtaaseen kalustoon, kuten kaasu- tai sähkökuorma-autoihin tai työkoneisiin. Ammattidieseljärjestelmään tulisi sisällyttää investointiverohyvityksen tai hankintatuen tapaisia rinnakkaisia mekanismeja, jotka kannustaisivat kuljetusalaa investoimaan vähäpäästöiseen kalustoon, varikkolatausjärjestelmiin, siirtymään fossiilisesta polttoöljystä hiilineutraaleihin vaihtoehtoihin sekä energiatehokkuutta parantaviin investointeihin. Tällöin tuki olisi yritysten käytettävissä, mutta mahdollistaisi myös päästövähennyksiä tukevat toimet. Investointituen kaltaisilla hyvitysmekanismeilla tähdättäisiin fossiilisen dieselin kulutuksen vähentämiseen, mikä vähentää pitkällä aikavälillä tehokkaimmin päästökaupan hintavaikutuksia elinkeinoelämälle nopeuttaen käyttövoimamurrosta. Palautusjärjestelmiin olisi mahdollista luoda kannuste, jossa yritys voisi valita polttoaineveron palautuksen sijaan suuremman tai esimerkiksi 3–5 vuoden polttoaineveron palautusta vastaavan palautuksen, joka on käytettävä vähäpäästöisiin kalusto- tai laitehankintoihin. Vaihtoehtoisesti polttoaineveron palautuksen sijaan yritys voisi vähentää useiden vuosien ajan kalusto- tai laitehankintainvestointeja verotuksessaan.

Liikennesektorilla päästövähennystavoitteen saavuttaminen edellyttää uusiutuvien polttoaineiden jakeluvuoroituksen nostoa, sillä polttomoottorikäyttöisten ajoneuvojen osuus autokannasta on huomattava suuri vielä 2040-luvulle asti. Jakeluvuoroituksen kustannusvaikutuksia yrityksille voidaan hillitä ammattidieseljärjestelmän avulla. Tällä hetkellä jakeluvuoroituksen taso on asetettu vain vuoteen 2030 asti, eli alle viideksi vuodeksi eteenpäin. Tämä luo epävarmuutta uusiutuvien polttoaineen tuotantoon kohdistuville investoinneille. Tasojen asettaminen vähintään vuodelle 2035 ja mieluiten vuoteen 2040 asti loisi ennakoitavuutta investoijille, polttoaineen jakelijoille ja käyttäjille. Huomioiden liikenteen sähköistyminen ja jakelussa olevan polttoaineen litramäärän väheneminen, huomattavakin korotus on mahdollinen ilman, että jaeltavan uusiutuvan polttoaineen litramäärä kasvaa vuoteen 2030 verrattuna. Mikäli uusiutuvia nestemäisiä polttoaineita olisi kustannustehokasta jakaa vuonna 2035 yhtä paljon kuin vuonna 2030 (noin 1 000 ktoe), jakeluvuoroituksen taso voitaisiin vuonna 2035 nostaa noin 46 prosenttiin ilman, että uusiutuvien polttoaineiden litramäärä kasvaisi. Tämä vastaisi noin 1,1 milj. CO₂-tonniekv. päästövähennystä vuoden 2035 tasolla.

Jakeluvuoroituksen tason nostamisen ohella toimenpiteitä, jotka lisäävät sen täytön kustannustehokkuutta ja hillitsevät polttoaineen hintavaikutusta tulisi jatkaa. Tämä tarkoittaa jakeluvuoroituksen joustomekanismin jatkamista ja lataussähkön sisällyttämistä jakeluvuoroitukseen edelleen. Esitämme lisäksi, että kuorma- ja linja-autovarikoilla ja jakeluterminaaleissa sähköisten raskaiden ajoneuvoihin ja työkoneisiin ladattu sähkö voitaisiin liittää osaksi jakeluvuoroitetta vastaavalla tavalla kuin julkisista latauspisteistä ladattava sähkö. Muutos lisäisi varikkolatausinvestointien kannattavuutta ja nopeuttaisi siten raskaan ajoneuvokannan sähköistymistä.

Lisäksi on harkittava liikennepolttoaineiden sekä kevyen polttoöljyn jakeluvelvoitteen yhdistämistä yhdeksi jakeluvelvoitteeksi. Tämä voisi lisätä polttoaineenjakelijan mahdollisuuksia valita kustannustehokkain tapa täyttää velvoitetta.

Lisäksi uusiutuvien polttoaineiden valmisteveroa tulisi alentaa siten, että polttoaineiden energiasisältöveron osuutta valmisteverosta laskettaisiin ja vastaavasti hiilidioksidiveron osuutta nostettaisiin. Tämä parantaisi uusiutuvien polttoaineiden hintakilpailukykyä suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin. Suomen tulisi edistää aktiivisesti energiaverodirektiivin uudistamista siten, että polttoaineiden ja sähkön verotus ja niiden minimiverotasot porrastettaisiin ympäristöominaisuuksien perusteella, jolloin uusiutuvien ja synteettisten hiilineutraalien polttoaineiden verotaso voitaisiin alentaa tuntuvasti. Osaltaan myös alkamassa oleva polttoainejakelun päästökauppa lisää uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden hintakilpailukykyä.

Liikenteen sähköistymisen nopeuttaminen edellyttää monia kannusteluonteisia toimia, jotka nopeuttavat autokannan uusiutumista. Kannatamme suunnitelmassa esitettyjä ajoneuvokannan uusiutumista nopeuttavia kannusteita, kuten sähköautojen hankintakannusteita ja toistuvia määräaikaista romutuspalkkioita. Hankintatukien sosioekonomisten vaikutusten arvioinneissa on usein todettu, että hankintatuet kohdistuvat pääosin hyvätuloisille kotitalouksille. Asiaa tulisi kuitenkin tarkastella koko autokannan näkökulmasta, sillä uusia autoja on taloudellisesti perusteltua hankkia vain keski- ja suurituloisissa kotitalouksissa. Uusien autojen sähköistyminen hyödyttää autokannan kierron nopeutumisen kautta välillisesti myös pienituloisempia kotitalouksia. Autokannan uusiutumisen nopeutuessa ja uusien vähäpäästöisten autojen hintojen alentuessa myös käytettyjen autojen markkinassa on tarjolla aiempaa enemmän edullisempia vähäpäästöisiä autoja. Kotitalouksille ja työsuhdeauton haltijoille suunnatut sähköautojen hankintakannusteet ovat autokannan kierron nopeuttamiseksi perusteltuja ja kustannustehokkaita toimia, sillä ne lisäävät sähköautojen kysyntää ja siten luontaisesti niiden määrää vaihtautokannassa. Uusi auto vaihtaa omistajaa tyypillisimmin seuraavan kerran jo 3–4-vuotiaana ja toisen kerran 6–8-vuotiaana, jolloin sen arvo on jo selvästi uutta autoa alempi ja sen hankinta on mahdollista yhä useammassa kotitalouden tuloluokassa.

Koska uusia autoja hankkivat lähes yksinomaan keski- ja suurituloiset kotitaloudet, sosiaalisen ilmaston rahaston mahdollistamat tulosidonnaiset hankintakannusteet olisi pyrittävä suuntaamaan siten, että ne kohdistuvat myös keskituloihin kotitalouksiin. Autokannan päästöjen vähentämisen kannalta on olennaista, että vuosittain 5–6 prosenttia autokannasta uusiutuisi. Autokannan nopeampi uusiutuminen hyödyttää välillisesti myös pienituloisempia kotitalouksia, sillä autokannan kierron nopeutuessa myös käytettyjen autojen markkinassa on tarjolla aiempaa enemmän edullisempia vähäpäästöisiä autoja.

Sosiaalisen ilmaston rahaston kautta rahoitettavana tulosidonnaisena hankintakannusteena esitämme toteutettavaksi leasingtukea, jossa kotitalous voisi hakea tukea uuden tai käytetyn täyssähköautojen sähköauton pitkäaikaisvuokraukseen (1–3 vuotta). Tuen määrä voisi olla esimerkiksi 30–50 euroa

kuukaudessa. Tuki mahdollistaisi myös pienituloisille kotitalouksille edullisemman sähköauton vuokraamisen, ja alentaisi kokonaisuudessaan pienituloisten kotitalouksien liikkumiskustannuksia, joista suurin osa muodostuu polttoainekustannuksista.

Emme puolla suunnitelmassa esitettyä konversiotukea, sillä käyttövoimakonversiot voivat lisätä ajoneuvojen säänneltyjä päästöjä. Lisäksi konversiot aiheuttavat ongelmia ja kuluttajariitoja autokaupassa, sillä konversio katkaisee valmistajan vastuun ajoneuvon polttoaineen syöttöjärjestelmän ja päästöjen jälkikäsitteilylaitteistojen toiminnasta ja huolto-ohjelmasta. Etanolin käyttöä liikennepolttoaineena tulisi lisätä ensisijaisesti edistämällä E20-polttoainestandardin valmistelua EU-tasolla. E20-polttoaineen standardointia valmistelevassa tutkimuksessa arvioitiin, että suurimpaan osaan vuoden 2011 jälkeen valmistetuista bensiiniautoista voitaisiin tankata 20-prosenttisesti etanolia sisältävää polttoainetta ilman ajoneuvoon tehtäviä muutoksia. Eurooppalaisen standardiorganisaation CEN:n tutkimuksen mukaan E20-polttoaineen yleistymisellä on arvioitu voitavan vähentää bensiiniautokannan päästöjä EU-alueella noin 8 prosentilla. Etanolin sekoitussuhteen kasvu alentaisi jakeluvaihteen noususta aiheutuvia kustannuksia, sillä etanolin tuotantokustannukset ovat uusiutuvaa dieselpolttonestettä alemmat.

Pakokaasupäästöjen mittaustavan muutos nostaa ladattavien hybridiautojen hiilidioksidipäästöarvoja vuoden 2026 alusta lähtien, sillä autokannasta kerättyjen tietojen perusteella lataushybridejä ladataan Euroopassa ennakoitua vähemmän. Suomessa ladattavia hybridejä ladataan keskimääräistä enemmän, sillä sähkö on Suomen energiamarkkinassa bensiiniä ja dieseliä huomattavasti edullisempi käyttövoimavaihtoehto ja latausmahdollisuudet ovat hyvät Keski- ja Etelä-Eurooppaan nähden. Päästömittaustavan muutos nostaa ensi vuoden alussa tuntuvasti uusien ladattavien hybridien hintaa, sillä autovero määräytyy tyyppihyväksynnän hiilidioksidipäästöjen perusteella. Jotta ladattavien hybridien kysyntä ei vähenisi ja siirtyisi polttomoottoriautoihin, autoveron laskentaa tulisi muuttaa siten, että ulkoisesti ladattaviin hybridien autoveroa laskettaisiin maltillisesti. Ladattavat hybridit ovat säännöllisesti ladattaessa merkittävästi bensiini- ja dieselautoja vähäpäästöisempiä ja lisäksi ne nopeuttavat latausverkoston kehitystä avaten tilaa täyssähköautojen yleistymiselle. Ilman autoveroon tehtävää muutosta käytettyjen ennen vuotta 2026 ensirekisteröityjen lataushybridien maahantuonnin ennakoidaan kasvavan merkittävästi, sillä ne verotetaan vielä aiemman mittaustavan mukaisilla hiilidioksidipäästöillä. Käytettyjen autojen maahantuonti puolestaan vähentää uusien autojen kysyntää.

Autokannan uusiutumista voitaisiin kustannustehokkaimmin nopeuttaa työsuhdeautojen verotusta keventämällä. Työsuhdeautojen osuus on Suomessa noin 3 prosenttia henkilöautokannasta, kun vastaava osuus esimerkiksi Ruotsissa ja Saksassa on noin 6 prosenttia. Työsuhdeautojen kierto on nopeaa, keskimäärin 3 vuotta, joten ne palaavat uudehkoina vaihtoautoina käytettyjen autojen markkinaan. Työsuhdeautojen osuus uusien autojen ensirekisteröinneistä on Suomessa noin viidenneksen luokkaa. Täyssähköisten työsuhdeautojen verokannusteen jatkaminen vuoden 2029 loppuun asti on tärkeä autokannan sähköistymistä nopeuttava toimi. Työsuhdeautojen osuutta autokannassa voitaisiin lisätä lisäksi keventämällä työsuhdeautojen verotusta luontoisetujen verotuksessa ja muuttamalla työsuhdeautojen arvonlisävero osittain tai kokonaan vähennyskelpoiseksi yrityksille.

Esitämme jatkoa myös työpaikalla tehtävän latauksen verovapaudelle. Työpaikkalatauksen verovapaus on päättymässä vuoden 2025 lopussa. Veroton lataus kannustaa erityisesti ladattavien hybridautojen käyttäjiä ahkeraan lataamiseen, mikä vähentää polttomoottorilla ajettujen kilometrien määrää. Verovapauden merkitys valtion taloudelle on pieni ja lisäksi lataussähkön verollisuus teettää merkittävästi työtä yritysten henkilöstöhallinnossa.

Taloyhtiöiden ja työpaikkojen latausinfra-avustusta tulisi jatkaa, sillä sähköistyminen etenee vielä toistaiseksi pääosin pientalovaltaisessa asumisrakenteessa. Sähköautojen yleistymistä hidastaa tiiviisti rakennetuilla alueilla kotilatauspaikkojen pieni määrä. Taloyhtiöiden on vallitsevassa taloustilanteessa haastavaa investoida latauspisteisiin. Latauspisteiden toteuttamiseen edellytetään myös kuntien aktiivista osallistumista ja yhteistyötä taloyhtiöiden kanssa, sillä tiiviisti rakennetuilla alueilla asukaspysäköinti on usein ohjattu kadunvarsille. Kotitalouksien latausinfra-tuet on ulkomailla tehdyissä selvityksissä havaittu tehokkaiksi sähköistymisen kannusteiksi.

Raskaan kaluston päästövähennysten kannalta esitetty sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten kuorma-autojen hankintakannusteet sekä lataus- ja jakeluinfra-tuet ovat olennaisen tärkeitä. Esitämme hankintatuen laajentamista myös pakettiautojen kokoluokkaan, sillä sähköistyminen etenee hitaasti kevyemmässä jakelukalustossa. Julkisen latausinfra:n lisäksi hankintatukea tulisi kohdistaa yrityksille varikkolatausinvestointeihin.

Julkisen latausinfra:n tukimuotojen tulisi tukea myös raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston toteutumista. MAL-sopimuksissa tulee varmistaa, että maankäytön suunnittelussa varaudutaan riittävään raskaalle kalustolle soveltuvan lataus- ja jakeluinfra:n ja taukopaikkojen mitoitukseen.

Kaasu- ja sähkökäyttöisten kuorma-autojen yleistymistä olisi mahdollisuus nopeuttaa alentamalla niiden vakuutusmaksuveroa, joka on nykyisin sidottu arvonlisäverokantaan. Vakuutusmaksuveroa ei säännellä EU-laajuisesti, joten sitä on mahdollista muuttaa kansallisin säädöksin. Vakuutusmaksuveron merkitys on kuljetusyrityksille suuri, sillä ammattiliikenteen vakuutusmaksut ovat korkeat ja vakuutusmaksuvero ei ole arvonlisäveron tapaan yrityksille vähennyskelpoinen.

Sosiaalisen ilmastorahaston kautta jaettavaa rahoitusta tulisi suunnata erityisesti mikroyritysten vähäpäästöisten ajoneuvojen ja työkoneiden hankintoihin sekä varikkojen latausinfrastruktuuri-investointeihin.

Kuorma-autoliikenteen päästövähennystoimena esille tulisi nostaa myös HCT-kuljetusten osuuden kasvattaminen ja raskaiden ajoneuvoyhdistelmien käyttöä rajoittavien tie- ja katuverkon pullonkaulojen poistaminen. Raskaampien ajoneuvoyhdistelmien käyttö vähentää ajokilometrien määrää. Pidempien ajoneuvoyhdistelmien osuuden lisääminen ja nykyisin sallittujen suurimpien

massojen käyttäminen edellyttää investointeja tieverkkoon. Pidempien yhdistelmien hyödyntämisessä pullonkaulana ovat erityisesti ongelmalliset liittymäalueet. Nykyisen lainsäädännön sallimilla pitkillä ja painavilla yhdistelmillä ei ole mahdollista liikennöidä koko tieverkolla.

Maatalous

Avovastaus

Puollamme kaikkia suunnitelmassa esitettyjä lisätoimia maatalouden päästövähennysten nopeuttamiseksi. Kotimaisen vähähiilisen ruuantuotannon edellytysten parantaminen on olennaisen tärkeä tavoite, joita esitettyjen toimien tulisi tukea.

Hallituskauden aikana valmisteltu jakeluvelvoitteen joustomekanismi on esimerkki toimenpiteestä, joka voi tuoda uusia mahdollisuuksia maataloussektorilla toteutettavien toimenpiteiden rahoittamiseksi. Jakeluvelvoitteen joustomekanismista saatujen kokemusten perusteella tulisi selvittää, onko joustomekanismin avulla voitu vähentää päästöjä kustannustehokkaasti ja mahdollisuuksien mukaan laajentaa mekanismin soveltamista. Joustomekanismi on kirjattu ilmastosuunnitelmassa liikenteen päästöjä lisääväksi toimeksi, mutta vastaavasti se tulisi kirjata näkyviin muilla taakanjakosektorin osa-alueilla päästöjä vähentäväksi toimeksi.

Joustomekanismin lisäksi hiilimarkkinat voivat olla mahdollinen tapa rahoittaa maatalouden ilmastotoimia. EU:n hiilenpoistojen sertifiointikehikko (CRCF) voi luoda kannusteita esimerkiksi hiiliviljelyn tai metaanipäästöjä vähentävien rehun lisäaineiden käytölle. Suomen on oltava aktiivinen hiilimarkkinan kehityksessä. Samalla on olennaista, että ilmastoyksiköiden hankintaan perustuvat väittämät ovat asianmukaisia.

Biokaasun kokonaisvaltaiseksi edistämiseksi olisi perusteltua päivittää kansallinen biokaasuohjelma. Biokaasun käyttöä tulisi edistää koko arvoketjussa hankintatuilla, investointiverohyvityksillä ja valmisteverotuksen keinoin. Biokaasun tuotanto lisää ravinteiden kiertoa ja vähentää parhaassa tapauksessa maataloussektorin metaanipäästöjä. Raskaan kaluston päästöjen vähentämisessä kotimaisella biometaanilla on tärkeä merkitys 2020- ja 2030-luvulla. Lisäksi biokaasun tuotanto lisää maatalouden elinkeinomahdollisuuksia ja avaa tietä myös synteettisen hiilineutraalin metaanin jakelu- ja valmistusprosesseille. Hiilidioksidin talteenotto biokaasun tuotannon yhteydessä on huomioitava hiilidioksidin talteenottoa tukevissa politiikkatoimissa.

Kierrätyslannoitteiden ja esimerkiksi uusiutuvaan tai vähäpäästöiseen vetyyn perustuvan ammoniakin tuotannon ja käytön edistäminen olisi tärkeää myös tuontiriippuvuuden vähentämiseksi erityisesti Venäjältä. Siten vähäpäästöisten lannoitteiden edistämiseksi tarvitaan vahvempia kansallisia ja EU-tason toimia.

Polttoainejakelun päästökaupan (ETS2) kustannusvaikutusten kompensoimiseen valmisteltavaan maatalouden energiaveron palautukseen tulisi sisällyttää investointiverohyvityksen tai hankintatuen

tapaisia rinnakkaisia mekanismeja, jotka kannustaisivat maatiloja päästöttömiin tai energiatehokkuutta parantaviin investointeihin kuten viljakuivaamoiden lämmitysratkaisuihin. Energiaveron palautuksen sijaan yritys voisi vaihtoehtoisesti esimerkiksi vähentää useiden vuosien ajan päästöjä vähentäviä investointeja verotuksessaan.

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

Kannatamme suunnitelman mukaista ehdotusta, jossa öljy- ja maakaasulämmityksestä luopumiseen liittyviä suoria tukia ja korotettua kotitalousvähennystä jatkettaisiin vuoteen 2030 asti. Öljylämmityksestä luopumisen tukea tulisi laajentaa mikroyrityksille ja erilaisille yhdistyksille, jotka hallinnoivat melko suurta useimmiten vain osan vuodesta käytössä olevaa rakennuskantaa, kuten esimerkiksi erilaiset vapaa-ajankohteet.

Kannatamme suunnitelmassa esille nostettua biopolttoöljyn jakeluvelvoitteen tason nostamista. Jakeluvelvoite nostaa öljylämmityksen kustannuksia, mutta samanaikaiset kohdennetut öljylämmityksestä luopumisen kannusteet lisäävät mahdollisuuksia maalämpö- ja sähköistämisinvestointeihin. Esitämme harkittavaksi polttoöljyn ja liikennepolttoaineiden jakeluvelvoitteiden yhdistämistä. Tämä voisi lisätä polttoaineen jakelijan mahdollisuuksia täyttää jakeluvelvoitetta mahdollisimman kustannustehokkaasti, ja siten myös hillitä hintavaikutusta.

Työkoneet

Avovastaus

Työkonekannan sähköistymistä voidaan nopeuttaa mm. investointiverohyvitysten kaltaisilla tukijärjestelmillä. Maarakennusalalla on paljon mikroyrityksiä, joissa investoinnit uuteen vähäpäästöiseen kalustoon ovat taloudellisesti raskaita. Sosiaalisen ilmastonrahaston kautta hankintatukea voidaan suunnata mikroyrityksille esimerkiksi vähäpäästöisten työkoneiden ja erilaisten varikkolatausjärjestelmien ja maasähköjärjestelmien rakentumista tukeviin investointeihin.

Satamien maasähköinvestointeja tulisi nopeuttaa laskemalla maasähkön verokantaa. Energiaverodirektiivin säännösten nojalla satamien maasähköön voidaan soveltaa alennettua verokantaa ja luoda näin taloudellinen kannuste maasähkön käyttöön päästöjen vähentämiseksi. Satamakäynnin aikana alukset käyttävät sähköä muun muassa lämmitykseen, valaistukseen, muiden aluksen sähköisten järjestelmien ylläpitämiseen sekä purku- ja lastausoperaatioihin. Sähköä tuotetaan aluksissa useimmiten polttoöljyä käyttävillä apukoneilla tai generaattoreilla. Aluksilla käytettävät polttoaineet ovat kansainvälisessä liikenteessä verottomia. Maasähkön hyödyntämistä ovat hidastaneet sähkönsyöttöjärjestelmien edellyttämät mittavat investointitarpeet satamissa ja aluksissa. Satamien maasähköjärjestelmät, jolla alus kytketään sataman sähköverkkoon, vähentävät polttoöljyn kulutusta ja päästöjä. Maasähkön käytön on arvioitu vähentävän alusten satamakäynnin päästöjä 50–80 prosentilla. Alennetun verokannan ovat ottaneet käyttöön muun muassa Ruotsi, Tanska, Saksa, Alankomaat Italia, Ranska ja Espanja.

Keskuskauppakamari huomauttaa, että hallituksen valmisteleva kaivosten siirtäminen teollisuuden sähköveroluokasta kuluttajien sähköveroluokkaan heikentää työkoneiden sähköistymisen kannusteita kaivosteollisuudessa. Suomessa on myös sähköisiä kaivostyökoneita kehittäviä ja valmistavia yrityksiä.

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

Keskuskauppakamari puoltaa suunnitelmassa olevien teollisuutta koskevien päästövähennystoimien toteuttamista. Uusiutuvan polttoöljyn jakeluvelvoitteen nostaminen lisää jossakin määrin teollisuuden kustannuksia, mutta lisää toisaalta sähköistämisinvestointien kannattavuutta.

Esitämme teollisuussektorille esitettyihin toimiin lisättäväksi puhtaiden investointien verohyvityksen laajentamista myös pieniin ja keskisuuriin investointeihin. Vuonna 2025 käyttöön otettu puhtaiden investointien verohyvitys koskee yksinomaan suuria, yli 50 miljoonan euron investointihankkeita. Investoinneille asetettu hankkeiden kokorajauksen takia pk-sektorin yritykset eivät pääosin voi hakea verohyvitystä, vaikka myös niillä voisi olla investointeja, jotka soveltuvat verohyvityksen piiriin. Tällaisia hankkeita voisivat olla esimerkiksi teollisuuslaitosten päästövähennys- ja energiatehokkuusinvestoinnit.

Pienet ja keskisuuret yritykset (pk-yritykset) ja asunto-osakeyhtiöt voivat hakea InvestEU-lainatakausta päästöjä vähentäviin ja muihin vihreän siirtymän investointeihin ja hankintoihin. Esitämme valmisteltavaksi InvestEU-takausohjelmasta haettavan rahoituksen sujuvoittamista siten, että esimerkiksi Finnveralle kohdennettaisiin resurssit ja valmiudet toimia välittäjänä rahoitusta hakevan yrityksen ja InvestEU-ohjelman välillä takauksen haussa. Yrityksillä on usein rajalliset resurssit hakea InvestEU-rahoitusta ja rahoituslaitoksille aiheutuu hakemuksista rahoituksen määrään nähden runsaasti hallinnollista työtä.

Keskuskauppakamari pitää valitettavana 95-prosenttisesti biomassaa käyttävien laitosten putoamista päästökaupan piiristä viimeisimmässä päästökauppadirektiivin muutoksessa. Asiaa on pidettävä esillä tulevissa päästökauppadirektiivin päivityksissä.

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

-

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

Ilmastosuunnitelmassa on nostettu esiin myös poikkisektoraalisia toimenpiteitä, kuten kiertotalous, vähähiiliset julkiset hankinnat sekä kulutuksen hiilijalanjäljen pienentäminen. Näillä on välillisiä, mutta merkittäviä vaikutuksia yritysten markkinoihin, innovaatioihin ja kilpailukykyyn, minkä vuoksi niiden jatkovalmistelussa tulisi huomioida elinkeinoelämän näkökulmat. Ratkaisujen tulee kannustaa TKI-panosten lisäämiseen ja sitä kautta edistää uusien puhtaampien teknologioiden ja energialähteiden käyttöönottoa. Kansallisen ja EU-rahoituksen pitkäjänteinen hyödyntäminen on keskeistä, jotta yrityksillä on vakaat edellytykset investoida ja kehittää vähähiilisiä ratkaisuja myös vientimarkkinoille.

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

Yleisesti esitämme huolestamme taakanjakosektorin päästövähennystoimien rahoitustilanteesta. Tarve tasapainottaa julkista taloutta on vähentänyt muun muassa latausinfrastruktuurien, vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintatukien ja maatalouden tukien rahoitusta. Jatkossa on tärkeää varmistaa, että puhtaan siirtymän investointien rahoitukseen ohjataan esimerkiksi päästökaupasta kertyviä tuloja.

Muita huomioita

Avovastaus

-

Kalenoja Hanna
Keskuskauppakamari