

Lausuntoyhteenveto: Arviomuistio päästökauppadirektiivin toimeenpanosta - Uusi EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelua koskeva päästökauppa

Arviomuistio päästökauppadirektiivin toimeenpanosta uuden fossiilisten polttoaineiden jakelua koskevan päästökaupan osalta oli lausunnoilla 23.11.2023-8.1.2024. Lausuntopyyntöön saatiin määräaikaan mennessä 57 vastausta.

Sisällys

1 Hiiliveroon perustuva hinnoittelun lykkäys.....	1
2 Vaikutusarviot.....	5
3 Kansalliseen päätökseen perustuva soveltamisalan laajentaminen ("opt-in").....	11
4 Toteuttamismallit	14
5 Ilmastovaikutukset	17
6 Päästöohjauksen kokonaiskuva.....	18
7 Tulojen käyttö ja mahdolliset hyvitysmallit.....	21

1 Hiiliveroon perustuva hinnoittelun lykkäys

Päästökaupan hinnoittelun käyttöönotto direktiivin mukaisessa aikataulussa

Ilmastopaneeli pitää perusteltuna liittyä järjestelmän kaupankäyntiin eikä jättäytyä pois. Ilmastopaneeli korostaa sekä lykkäämiseen liittyviä fiskaalisia vaikutuksia sekä sitä ettei hallinnollista taakkaa lisäävä väliaikainen menettely ole toivottava. Myös KKV pitää päästökauppaa tehokkaana päästövähennyskeinona. Finnwatch pitää uutta, muun muassa tieliikenteeseen ja rakennusten erillislämmitykseen kohdistuvaa päästökauppaa tarpeellisena ja ilmastopoliittisesti merkittävänä.

HSL katsoo, että tieliikenteen päästökauppa itsessään on toimiva keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Päästökaupan peruseriaate, eli päästöjen kustannustehokas vähentäminen siellä, missä se on edullisinta, on HSL:n näkökulmasta kannatettavaa. Lähienergialiitto kannattaa arviomuistiossa kuvatun uuden päästökaupan käyttöönottoa, koska nykyinen yleinen päästökauppa on osoittautunut vaikuttavaksi ja kustannustehokkaaksi päästöjen vähennyskeinoksi.

Ympäristöministeriö ja valtiovarainministeriö eivät kannata opt-out menettelyn käyttöönottoa. Valtiovarainministeriö korostaa lykkäysmenettelyyn liittyviä epävarmuuksia ja julkisen talouden vaikutuksia.

Kiinteistöliitto katsoo, että määräaikaista CO₂-veroon perustuvaa lykkäystä ei pidä hyödyntää. Arviomuistion perusteella siihen liittyy enemmän riskejä kuin hyötyjä. Uutta sääntelyä laadittaessa on keskeistä sen ennakoitavuus ja kustannustehokkuus.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB:n arvion mukaan Suomessa tulee ottaa käyttöön uusia päästövähennyskeinoja tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi, sillä nykyiset keinot eivät ole riittäviä päästövähennyspolulla pysymiseksi. Tämän vuoksi SBB kannattaa uuden EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelua koskevan päästökauppajärjestelmän käynnistämistä ilman viivytystä, mutta katsoo, että opt-out menettelystä tarvittaisiin siis kattavampi ja vertailukelpoisempi vaikuttavuusarviointi.

Suomen Yrittäjät toteaa, että määräaikainen CO₂-veroon perustuva hinnoittelun lykkäys tarkoittaisi noin kahden miljardin euron menetettyjä päästökauppatuloja Suomen valtiolla vuosina 2027–2030. Lykkäys ei myöskään poistaisi muita direktiivistä seuraavia velvoitteita, kuten Suomen maksuvelvoitteita uuteen ilmastotoimien sosiaalirahastoon ja EU:n budjettiin. Lykkäyksen hyödyntäminen aiheuttaisi merkittäviä epävarmuuksia jakelijoiden ja niiden kautta myös muiden toimijoiden toimintaympäristöön.

Bioenergia ry katsoo, että kansalliselle poikkeukselle päästöoikeuksien palauttamisesta vuoteen 2031 on asetettu niin paljon hankalia ehtoja, että sen soveltamisesta saattaa olla enemmän haittaa kuin hyötyä. Mikäli uskotaan, että päästökaupasta uuden päästökaupan soveltamisalalla on joka tapauksessa tulossa pysyvä ratkaisu, on tarkoituksenmukaista ottaa järjestelmä käyttöön 2027. Myös taakanjakosektorin päästökehityksen näkymät puoltavat tätä ratkaisua.

Jakelijoiden päästökaupan kansallinen CO₂-veroon perustuva lykkääminen (opt out) ei ole SAK:n näkemyksen mukaan fiskaalisesta näkökulmasta tarkoituksenmukaista.

Autotuoajat ja –teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliitto ry:n näkemyksen mukaan Suomen olisi perusteltua liittyä päästökauppajärjestelmään jo alkuvaiheessa siten, että päästökaupan aiheuttama liikennepolttoaineiden hintojen nousu kompensoidaan loppukäyttäjille veromuutoksilla ja päästökaupasta kertyvät tulot ohjataan ensisijaisesti autokannan sähköistymistä nopeuttavien toimenpiteiden toteuttamiseen. Kasvavien liikkumis- ja kuljetuskustannusten kompensointitarpeen ja -tapojen ja mahdollisten hyvitysmallien kansallisten päätösten valmisteluun jäisi aikaa vuoden 2027 alkuun asti. Koska päästökauppaan on joka tapauksessa liityttävä viimeistään vuonna 2031, koska Suomella on taakanjakosektorilla yksi Euroopan korkeimmista päästövähennystavoitteista, ja koska päästökaupan raportointi- ja tarkkailuvaatimukset sekä maksuvelvoitteet sosiaalirahastoon ja päästövähennystoimiin syntyisivät myös opt-out-vaihtoehdossa, Suomen kannalta olisi perusteltua liittyä mukaan jo vuonna 2027.

Syke pitää tärkeänä Suomen sitoutumista päästökaupan ehdotettuun aikatauluun, eikä pidä implementoinnin lykkäyksen hakemista järkevänä. Lykkääminen heikentäisi kannustimia päästövähennysten toteuttamiseen tällä vuosikymmenellä. Lisäksi lykkääminen loisi merkittävää epävarmuutta toimintaympäristöön. Syke toteaa, että jos komissio jälkikäteen toteaisi, etteivät lykkäyksen ehdot toteudukaan, joutuisivat jakelijat palauttamaan kokonaisuudessaan kyseisten vuosien päästöjä vastaavat päästöoikeudet, mikä tarkoittaisi valtavaa yhtäkkistä shokkia toimintaympäristöön ja kielteiset vaikutukset polttoaineen jakelujärjestelmän toimijoihin ja hintaan saattaisivat olla hyvin suuret.

WWF katsoo, että Suomen tulee panna toimeen direktiivi ripeästi ja mahdollisimman kattavasti. Polttoainejakelijoiden kansallinen päästökauppa voi olla merkittävä osa Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (KAISU) valmistelua, johon hallitus on sitoutunut.

Suomen Kuntaliitto ry katsoo, että päästökaupan toimeenpanon lykkäys ei ajaisi Suomen ilmastotavoitteita, eikä liikenteen päästövähennystavoitteita. Todennäköisesti lykkääminen myös heikentäisi Suomen vaikutusmahdollisuuksia päästökauppajärjestelmän edelleen kehittämisessä EU:ssa.

Hinnoittelu direktiivin mukaisessa aikataulussa, sillä ehdolla, että kustannukset kompensoidaan

Useat lausunnonantajat kytkevät hinnoittelun käyttöönoton ja mahdolliset hinnannousua kompensoivat toimenpiteet yhteen.

Keskuskauppakamari katsoo alustavasti, että päästökaupan käyttöönotto Suomessa direktiivin toimeenpanon aikataulun mukaisesti vuonna 2027 on perusteltua, mikäli päästöoikeiden hinta otetaan huomioon mukauttamalla polttoaineiden verotuksen tasoa. Näin vältettäisiin päästöjen kaksinkertainen hinnoittelu. Mikäli verotuksen mukauttaminen ja hyvitysjärjestelmän rakentaminen ei ole mahdollista, Keskuskauppakamari pitää päästökauppaan liittymisen lykkäämistä vuoteen 2031 perusteltuna vaihtoehtona. Tällöin päästöohjaus tapahtuisi edelleen pääosin verotuksen kautta. Keskuskauppakamari huomauttaa lykkäämiseen liittyvän kuitenkin merkittäviä riskejä.

Palta ry sekä Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry. (SHLL) katsovat, että ETS2 voidaan ottaa Suomessa käyttöön heti 2027 vain sillä edellytyksellä, että tavaraliikenteen sekä pitkän matkan linja-auto- ja tilausajoliikenteen kilpailukyky turvataan samansuuruisella ammattidieselillä tai muulla kompensatiolla. Jos samansuuruisesta kompensatiosta ei tehdä päätöstä samassa yhteydessä ETS2:sta päättämisen kanssa, tulee Paltan ja SHLL:n kannan mukaan lykätä ETS2:n käyttöönottoa vuoteen 2031. Lisäksi tulisi selvittää mahdollisuuksia kompensatation toteuttamiseksi sellaisena, että kompensaatiossa säilyy kannustin päästöjen vähentämiselle.

SKAL sekä Logistiikkayritysten liitto toteavat sekä lykkäämiseen käyttöönottoon että hinnoittelun alkamiseen vuonna 2027 liittyvän sekä hyötyjä että haittoja. Koska päästökauppajärjestelmä tulee joka tapauksessa rakentaa, maksaa sosiaaliseen ilmastorahastoon ja käyttää kansallisesti päästökauppatuloja vastaava määrä rahaa päästöjen vähentämiseen. Tämä tukisi päästökauppajärjestelmän käyttöönottoa heti 2027. Samoin nykyhallituksen olisi mahdollista päättää tarvittavista kompensatioista.

SKAL:n ja Logistiikkayritysten liiton mukaan päästökaupan viivästyttämistä puoltaa se, että koko päästökauppajärjestelmä on hyvin monimutkainen ja sen vaikutuksia on vaikea tulkita. Viivästyttäminen antaisi aikaa valmistella päätös huolellisemmin ja voisimme ottaa oppia muiden maiden kokemuksista.

SKAL ja Logistiikkayritysten liitto katsovat, että ennen päätöstä ETS2:n käyttöönotosta tulee selvittää päästökaupan ja Opt-outin vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen logistiselle kilpailukyvyllä arviomuistiota paremmin. Jos edellä mainittua kompensatiota ei saada, tulee Suomen valita Opt-out ja ottaa päästökauppa käyttöön vasta vuonna 2031.

Elintarviketeollisuusliitto korostaa toimeenpanoon liittyviä epävarmuuksia ja haasteita ja katsoo, että Suomen tulisi nykyistä tarkemmin selvittää, ja pyrkiä hyödyntämään direktiivin tarjoama mahdollisuus päästökaupan käyttöönoton lykkäämisestä vuoden 2030 loppuun asti. Mikäli päästökaupan käyttöönottoa ei lykätä, niin päästökaupasta saatavia tuottoja pitäisi ETL:n näkemyksen mukaan hyödyntää raskaan liikenteen edistämiseen sekä sellaisten toimialojen puhtaan siirtymän edistämiseen, joilla fossiilisten polttoaineiden korvaaminen lyhyellä aikajänteellä on haastavaa.

MTK toteaa, että jos kustannusnousua maa- ja metsätaloudelle kokonaan kompensoivista järjestelmistä ei tehdä päätöksiä samassa yhteydessä ETS2:sta päättämisen kanssa, tulee Suomen lykätä ETS2:n käyttöönottoa vuoteen 2031.

Stop autoilijoiden kuritukselle –kansanliikkeen lausunnossa todetaan, että hiilidioksidiverotaso on Euroopan mittapuulla korkea, joka mahdollistaa käsittääksemme verotuspoikkeuksen hyödyntämisen maassamme. Kuitenkin siinä tapauksessa, että kansallinen hiilidioksidiveron taso on korkeampi kuin päästökaupapajärjestelmässä, ei päästökaupan lykkäystä tulisi hyödyntää.

Hiiliveroon perustuvan lykkäyksen hyödyntäminen

Polttoaineiden jakelijoista NEOT ja St1 kannattavat veropoikkeuksen hyödyntämistä. NEOT ja St1 toteavat Suomen polttoaineiden valmisteverotuksen toteuttavan jo päästöohjausta. Hiilidioksidiverotaso on Euroopan mittapuulla jo korkea, mikä mahdollistaa verotuspoikkeuksen hyödyntämisen Suomessa. Mikäli veropoikkeusta aiotaan hyödyntää, niin hiilidioksidiverotaso tulisi säilyttää riittävän korkeana, jottei komission verotarkastelusta tule lisäkustannuksia. Suomi ehdittiin NEOT:n ja St1:n mukaan jatkoajana myös arvioimaan liikenteen sääntelytoimenpiteitään kokonaisuutena ja voisi mahdollisesti luopua päällekkäisistä mekanismeista ennen päästökauppaan liittymistä.

Nesteen näkemyksen mukaan ETS2:n päästövähennysvaikutukset on arvioitu hyvin pieniksi, joten sikäli hinnoittelun lykkäys vuodelle 2031 ei olisi iso ongelma, sillä erityisesti kunnianhimoisella tieliikenteen jakeluvälineillä päästään tarvittaviin päästövähennystavoitteisiin. Mikäli päästöoikeuksien huutokaupan aloitusta päätettäisiin kuitenkin lykätä ('opt-out'), tulee laissa olla vaatimus kulloisenkin Suomen hallituksen velvollisuudesta pitää kansallinen ETS2-toimialojen valmisteverojen CO2-komponenttien keskiarvo selvästi korkeammalla kuin ETS2:n päästöoikeuksien hinnan ennakoitu kalenterivuoden keskiarvo.

Autoliitto katsoo, että direktiivin toimeenpanovaihtoehtoissa on erittäin paljon epävarmuutta, ja kannattaa kansallisen lykkäyksen käyttämistä. Kaupan liitto toteaa kaikkiin toteutusmalleihin sisältyvän suuria haasteita ja kannattaa kansallisen käyttöönoton lykkäämistä vuoteen 2031 ja kansallisella hiilidioksidiverolla kerättävien varojen kohdentamista vihreän siirtymän vauhdittamiseen. Teknisen Kaupan Liitto kannattaa kansallisen käyttöönoton lykkäämistä vuoteen 2031 ja edellyttää, että kansallisen päästökaupan käyttöönotto tulisi suunnitella ja valmistella siten, että sen toteutus tapahtuu mahdollisimman sujuvasti ja minimaalisella hallinnollisella taakalla. Voi olla, että ilman kansallista käyttöönoton lykkäämistä vuoteen 2031 tehokkaan ja sujuvan järjestelmän suunnittelu ja valmistelu on mahdotonta. MaRa katsoo, että Suomen tulee käyttää kansallista optiota ja jäädä tieliikenteen päästökaupan ulkopuolelle 2030 asti kustannusten hillitsemiseksi sekä ostovoiman turvaamiseksi.

EK toteaa, että siinä tapauksessa, että päästöoikeuksien palauttamisen aloitusta lykätään vuoteen 2031, tulee Suomen hallituksen varmistaa, ettei päästöoikeuden hinnan vaihtelu vuosina 2027–2030 aiheuta jälkikäteen polttoainejakelijoille päästöoikeusvelvollisuutta. Myös Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry katsovat, että lähtökohtaisesti lykkäys vuodelle 2031 voidaan nähdä kannatettavana mutta saman aikaisesti lykkäämiseen liittyy merkittävä riski. Mikäli valmisteverojen CO2-osuus jää liian pieneksi ja jälkikäteen joudutaan hankkimaan päästöoikeuksia, niin se johtaisi hyvinkin arvaamattomaan markkinahäiriöön polttoaineiden jakelussa. Markkinahäiriö aiheuttaisi merkittävän riskin infrarakentajille.

Kemianteollisuus ry toteaa, että mikäli päästökaupparjestelmään (ETS2) aloitusta päätettäisiin lykätä, niin Suomessa on kuitenkin ensiarvoisen tärkeää huolehtia, että lykkäämisen edellytykset toteutuvat. Yksi kriittinen elementti on päästökaupparjestelmän hiilidioksidimaksua korkeampi hiilidioksidiverokomponentti. Jos lykkäämisen ehdot laukeaisivat ja päästökauppa tulisi takautuvasti, niin seurauksena syntyisi valtava markkinahäiriö ja kustannuspaine polttoaineiden hintoihin. Tällä olisi iso ei-haluttu vaikutus kaikille polttoaineen käyttäjille ja tämä tulee ehdottomasti välttää. Hallituksen vastikään tekemät veronalennukset olisi

ollut parempi kohdentaa tästäkin näkökulmasta mieluummin energiasisältöveroon hiilidioksidikomponentin sijaan.

Energiavirasto muistuttaa lausunnossaan, että komissio hyväksyy kustannuspoikkeuksen soveltamisen kuhunkin jakelijaan kunakin vuonna ja siten jakelijakohtaista tarkastelua edellyttävä menettely on hallinnollisesti huomattavan työläs ja lisää päästökaupasta aiheutuvia hallinnollisia kustannuksia

2 Vaikutusarviot

Ilmastopaneeli toteaa, että päästöoikeuden hintaa on vaikeaa ennustaa tarkasti, sillä se riippuu eri käyttövoimien kehityksestä, muiden maiden valitsemista ohjauskeinoista sekä markkinatoimijoiden hintaodotuksista. Jakelijoiden päästökauppa on EU-tasoinen eikä siten aseta kattoa Suomen tämän järjestelmän piirissä oleville päästöille. Tästä johtuen päästökaupan kautta saavutettava kansallinen päästövähennysvaikutus on epävarma ja riippuu siitä, miten päästöoikeuksien hinta kehittyy. Ilmastopaneeli huomauttaa myös, ettei arviomuistiossa esitelty nykytoimiskenaario kuvaa tämänhetkistä todellista tilannetta, sillä hallitusohjelman linjaukset ja talouden tilanne muuttavat aiempia arvioita päästökehityksestä. Arviomuistiossa ei liioin ole päivitetty CO₂-veron tasoja vastaamaan nykyistä alennettua tasoa.

Valtiovarainministeriö korostaa arviomuistiossa esitettyjä arvioita uuden päästökaupan vaikutuksista julkiseen talouteen ja näkee nämä merkittävänä. Muistion mukaan Suomi saa tulevaisuudessa huutokauppatuloja jakelijoiden päästöoikeuksien huutokauppaamisesta arviolta n. 0,5 mrd. euroa vuodessa. Tulot riippuvat päästöoikeuksien hinnan kehityksestä ja siihen liittyy merkittävää epävarmuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenne- ja viestintävirasto toteavat, että toteuttamisvaihtoehtojen kuvailuja vaikutuksineen sekä kokonaisvaikutusten tarkastelua olisi hyvä tarkentaa varsinaista hallituksen esitystä laadittaessa.

Energiavirasto huomauttaa, että riippumatta valittavasta toimeenpanomallista, on direktiivin kansalliselle toimeenpanolle liian vähän aikaa, jotta kattavia vaikutustenarvioita ja toimeenpanoon liittyviä epäselvyyksiä voitaisiin täysin ratkaista ennen toimeenpanon käynnistymistä syksyllä 2024.

Hinnoittelun käyttöönoton lykkääminen

Teknologiateollisuus pitää tarpeellisena, että arviomuistiossa esitettyjä lykkäyksen aiheuttamia toimintaympäristön epävarmuuksia ja toimeenpanon haasteita tarkennetaan ja vaikutusarvioita laajennetaan tarkoituksenmukaisesti vertailun mahdollistamiseksi ennen päätöksentekoa. Lisäksi Teknologiateollisuus kiinnittää huomiota siihen, että arviomuistiossa ei ole esitetty päästökaupan alkamisen niistä saatavien huutokauppatulojen vaikutuksia polttoaineen hiilidioksidiveron tasoon, mikäli päästökauppa alkaa vuonna 2027. Päästökaupan huutokauppatulojen vaikutukset nykyiseen polttoaineverotukseen on tarpeen selkeyttää.

Veropoikkeuksen osalta Mara pyytää lisäselvitystä huutokauppatuloja vastaavia varoja käyttämistä vihreää siirtymää edistäviin toimiin koskevan veloitteen sitovuudesta.

Vaikutukset liikenteen kustannuksiin

Autoliitto kiinnittää huomiota siihen, että arviomuistiossa esitetyissä direktiivin toimeenpanovaihtoehtoisissa on edelleen erittäin paljon epävarmuutta ja epäselvyyttä, eikä päästökaupan todellisia vaikutuksia loppukäyttäjille ole tiedossa. Ilman kokonaiskuvaa päätöksenteko asiassa on suurelta osin puutteellisten

tietojen varassa tehtyihin johtopäätöksiin eikä tietoon perustuvaa. Lisäksi Autoliitto toteaa, ettei suurella osalla ihmisistä tosiasiaa ole vaihtoehtoja edes kaupunkialueilla valita henkilöauton sijasta toista kulkumuotoa. Tällöin hintojen nousu johtaa siten siihen, että säästöjä on haettava muusta kulutuksesta tai jos-sain pisteessä esimerkiksi siihen, että töissä ei ole taloudellisesti kannattavaa käydä.

SKAL esittää lausunnossa arvioita päästökaupan vaikutuksista tieliikenteeseen ja erityisesti maanteiden tavaraliikenteeseen. Tieliikenteen osuus direktiivin soveltamisalan osalta on Suomessa 64,5 prosenttia. SKAL esittää, että eri vaihtoehtojen vaikutus esim. kuljetusalalle ja vientiteollisuuden toimialoille tulisi arvioida nopeasti alkuvuodesta 2024. SKAL esittää, että hallitusohjelmassa linjattu teollisuuspoliittista strategiaa käsittelevä työryhmä käsittelee päästökauppaa ennen kuin hallituksen piirissä muodostetaan kanta kansallisesta lainsäädännöstä.

SKAL toteaa myös, että maksamme Suomessa liikkumisesta ja tavaroiden viemisestä useita kilpailijamaitamme enemmän. Joulukuussa 2023 julkistetun Turun kauppakorkeakoulun logistiikkaselvityksen mukaan yritysten logistiikan kokonaiskustannukset vuonna 2022 olivat 50,5 miljardia euroa, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 39,3 miljardia euroa. Myös logistiikkakustannukset suhteutettuna bruttokansantuotteeseen kasvoivat, ollen vuonna 2022 12,5 prosenttia (10,7 % 2019). SKAL toteaa, että kustannuksien kasvu oletta-vasti kasvaa jo merenkulun päästökaupan myötä.

SKAL toteaa arviomuistiossa esitettyihin arvioihin nojaten, että päästökauppa nostaa kuorma-autoliikenteen kustannuksia yli 130 miljoonaa euroa vuodessa. Korkeammilla päästöoikeuden hinnoilla myös kustannukset kasvaisivat. Raskaan tieliikenteen dieselin hinnannousun vaikutus kulutukseen hintajouston kautta on lähes olematon. Kuljetukset ovat johdettua kysyntää ja ne ajetaan joka tapauksessa, koska tarve ei poistu kuljetuskustannusten noustessa.

Suomen Biokierto ja biokaasu, SBB toteaa, etteivät arviot kustannusvaikutuksista anna oikeaa kuvaa kustannusten noususta, sillä luvut pohjautuva vanhaan jakeluvuorotetason. Laskelmissa ei ole huomioitu Orpon hallituksen hallitusohjelman linjaamia muutoksia polttoaineverotukseen tai jakeluvuorotteeseen. Lisäksi Ruotsin jakeluvuorotteen laskeminen alentaa merkittävästi biopolttoaineiden hintoja jopa globaalilla tasolla, mikä on syytä ottaa huomioon vaikutusten arvioinnissa.

Vaikutukset erillislämmityksessä

Isännöintiliitto kantaa huolta, jatkuuko arviomuistiossa esitetty positiivinen trendi korjausrakentamisessa ja lämmitysjärjestelmien muutoksessa taloustilanteen kiristymisen myötä sekä valtion taloyhtiöille jakamien energia-avustusten päätyttyä.

Kuntaliitto, että taakanjakosektoriin kuuluvien velvoitteiden ja lämmityksen päästökaupan yhteisvaikutuksia ja mahdollisia päällekkäisyyksiä olisi hyvä tarkastella valmistelun yhteydessä. Koska erillislämmityksen osalta ei päästökaupan päästövähennyspotentiaalia ole laskettavissa, on huolehdittava, ettei kehitetä sellaisia hallinnollisesti raskaita kokonaisuuksia, missä varsinaiset päästövähennykset jäävät pieniksi.

Kuntaliitto toteaa myös, että öljylämmityksestä luopuminen on joka tapauksessa 2000-luvulla edennyt kunnissa huomattavasti nopeammin kuin virallisten tilastojen pohjalta voisi päätellä. Kuntaliiton tekemän kyselyn (toukokuu 2022) perusteella lämmitysjärjestelmä on jo vaihdettu noin 2/3:an öljylämmitteisistä rakennuksista, luultavasti pääasiassa kaukolämpöön. Osassa rakennuksista (13 %) lämmitysjärjestelmän vaihto oli jo päätetty tehdä ja osassa (10 %) ei ollut toistaiseksi suunnitelmia tehdä mitään (purku, myynti, tulevaisuus

epäselvä). Vajaat 10 % rakennuksista sijaitsi sellaisissa olosuhteissa (saaret ym.), joissa öljylämmitykselle ei nähty huolto- ja toimitusvarmaa vaihtoehtoa. Nämä rakennukset (500-600 kpl) ovat melko varmasti käytössä vielä päästökaupan hinnoittelun käynnistyessä, minkä lisäksi käytössä saattaa olla saman verran muita öljylämmitteisiä rakennuksia.

Omakotiliitto tunnistaa ilmiön, että juuri vanhemmissa ja erityisesti öljylämmitteisissä omakotitaloissa voi asua alemmissa tuloluokissa olevia ihmisiä, esimerkiksi eläkeläisiä. Mukana on myös monia yhden tulonsaajan kotitalouksia. Tämä ryhmä on myös haavoittuvampi yleisesti energian hintamuutoksille, sillä Omakotiliiton asumismenotutkimusten mukaan yksinasuvalla eläkkeellä olevassa öljylämmitteisessä omakotitalossa asuvalla naisella menee jo lähes 58 % käytettävissä olevista nettotuloista asumiseen

Vaikutukset elinkeinoelämän kustannuksiin

KKV toteaa että, sääntelyn kilpailuvaikutukset riippuvat muun muassa siitä, kuinka tasapuolisesti sääntely kohtelee erikokoisia yrityksiä, erilaisia liiketoimintamalleja ja -strategioita, eri tavalla sijoittautuneita yrityksiä sekä eri toimialoilla toimivia yrityksiä. Sääntelyn poikkeukset voivat vääristää yritysten valintoja. KKV katsoo, että mainittuja näkökulmia on tarpeen huomioida keväällä täydentyvässä vaikutusarvioinnissa etenkin, kun arvioidaan, mitä seuraa siitä, kun tietyt toimialat tai tietty toiminta jätetään päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle.

Keskuskaupakamari toteaa, että esityksen jatkovalmistelussa on tarpeen kiinnittää huomioita tarkempiin vaikutusarvioihin yritysten ja Suomen kilpailukyvyn kannalta, hyvitysjärjestelmien yksityiskohtaisempaan valmisteluun, päästökauppatulojen käytön alustavaan arviointiin sekä vertailutietoon eri maiden kansallisesta toimeenpanosta.

EK kiinnittää huomiota vaikutusarvioihin ja toimeenpanoon liittyviin taloudellisiin vaikutuksiin, jotka jäävät arviomuistiossa epäselviksi. EK toivoo, että työ- ja elinkeinoministeriö tarkentaa arvioita ja vaihtoehtoisia vaikutusskenaarioita ennen hallituksen lakiluonnoksen lähettämistä lausunnoille. Tarkentavia arvioita halutaan yritysvaikutuksista, vaikutuksista kotitalouksiin, päästökaupan kokonaisvaikutuksiin, kompensatioista, mahdollisesta lykkäyksestä sekä sosiaalisesta ilmatorahastosta.) Yhteinen toimialaliitto ry toteaa yhtyvänsä EK:n lausunnossa esitettyihin huomioihin.

Myös Kaupan liitto sekä Teknisen kaupan liitto kiinnittävät huomiota EK:n lausunnossa esiin tuotuihin vaikutusarviointipuuhteisiin. Kaupan liitto huomauttaa lisäksi, että lisääntyvä hallinnollinen työ edellyttää yrityksiltä lisäresursseja hallintoon. Tämä nostaa yritysten kustannuksia, mikä heikentää yritysten kansainvälistä kustannuskilpailukykyä ja siirtyy hintoihin.

Teknologiaateollisuuden mielestä polttoaineen hintamallinnusta olisi tarpeen kehittää ja arvioida myös vahvasti kasvavan liikenteen sähköistymisen vaikutukset polttoaineen hintoihin ja päästökauppaan. Tämän lisäksi olisi hyödyllistä mallintaa, miten huutokauppatulojen kohdistamisella voidaan vaikuttaa käyttövoimamurrokseen tehokkaasti kansantaloutta edistäen ja nopeuttaa liikenteen päästöjen vähentämistä kansallisten päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi

Teknologiaateollisuus ry huomioi, että vaikutuksia kansantalouteen on arvioitu vain liikennepolttoaineiden hinnanmuutoksen näkökulmasta. Teknologiaateollisuus ry pitää tärkeänä, että yhteisarvio jakelijoiden päästökaupan toimialojen polttoaineiden käytöstä ja hinnanmuutoksen vaikutuksesta mallinnetaan.

Metsäteollisuus ry huomauttaa, etteivät komission tekemät vaikutustenarviot huomioi direktiivin vaikeasti tulkittavaa soveltamisalan laajennusta, joka pohjautuu muista käytännöistä poiketen päästöjen raportointia varten määritettyihin IPCC 2006 koodeihin. Lausunnossa korostetaan myös, että on tärkeä ymmärtää, että uuden päästökaupan aiheuttamaa kustannuslisää ei ole Euroopan ulkopuoliselle teollisuudelle tulossa ja vaikutustenarviossa todetusti sen siirtäminen lopputuotteen hintaan on vientiteollisuudessa käytännössä mahdotonta.

Metsäteollisuus pitää valitettavana, että direktiivi edellyttää huomattavan nopeaa kansallista toimeenpanoa, vaikka päästökaupan hintavaikutus alkaisi aikaisintaan vuonna 2027, ja että arviomuistiota valmistellaan tilanteessa, jossa jopa lainsäädännön soveltamisalan laajuudesta kansallisessa implementoinnissa ei ole täyttä varmuutta. Myös kansalliselle toimeenpanolle varattu huomattavan lyhyt aika näkyy vaikutustenarvioiden puutteellisuutena

Metsäteollisuus katsoo, että vaikutustenarviossa tulisi huomioida, että yleisen päästökaupan puolella on käytössä maksuttomat päästöoikeudet hiilivuodolle alttiissa teollisuudessa, ja pitää valitettavana, että uuden päästökaupan soveltamisalaan tulevan teollisuuden hiilivuotoriski on jätetty EU:n tasolla kokonaan huomioimatta.

Metsäteollisuus huomauttaa, että tavaraliikenteen kustannukset muodostustuvat edelleen hyvin eri tavoin eri EU-maissa riippuen mm. siitä, onko hiilidioksidi hinnoiteltu verotuksessa ja hyvitetäänkö polttoainekustannusta ammattiliikenteelle. Päästökaupan vaikutuksia eri EU-jäsenvaltioiden polttoainekustannuksiin ei ole eritelty arviomuistiossa, eikä täten vertailua jäsenvaltiovaikutusten välillä tehdä. Tavaraliikenteelle merkityksellisiä ovat paitsi päästökaupan kustannukset, mutta myös kustannusten lähtötaso, joka on Suomessa korkea. Arviomuistiossa tulisi kuvata muiden EU-jäsenmaiden suunnitelmat uuden päästökaupan käyttöönottamiseksi, sekä arviot käyttöönoton vaikutuksista elinkeinoelämän kustannuksiin.

Bioenergia ry ja Metsäteollisuus ry toteavat, että metsätalouden kustannusten tarkastelusta puuttuvat motot ja hakkurit. Bioenergia ry:n mukaan metsätalouden koneiden (metsätraktorit, motot ja hakkurit) lisäkustannus voisi yhteensä olla noin 16,5-17 miljoonaa euroa eli lähes maataloustraktoreiden tasoa. Lisäksi on huomattava, että maataloustraktoreiksi luokiteltavia traktoreita käytetään myös muualla kuin maataloudessa, esimerkiksi polttoaineintensiivisessä turvetuotannossa sekä maarakentamiseen ja muuhun rakentamiseen luettavissa maa- ja kiviainekuljetuksissa sekä tienhoidossa.

Bioenergia ry toteaa lisäksi, että arviomuistiossa vaikutuksia lämmitykseen on tarkasteltu vain päästökaupan ulkopuolisen pienen ja keskisuuren teollisuuden öljynkäytön näkökulmasta, mutta arvion mukaan kustannusvaikutuksia kohdistuu kaikkien niiden polttoaineiden käytön kustannuksia, joita hankitaan Suomessa työkoneiden avulla ja/tai kuljetetaan tieliikenteessä käyttökohteisiin. Suorien ja välillisten kustannusten tarkempi selvittäminen osana hallituksen esityksen valmistelua ja käsittelyä eduskunnassa on edellytys hyvillä päätöksillä soveltamisalan laajentamisesta ja siihen liittyvistä hyvitysjärjestelmistä.

Palta ry:n lausunnon mukaan suhteutettuna liikennesektorin kustannuksiin, yhden vähennetyn CO₂-tonnin hinnaksi tulisi noin 1 700—3 400 euroa. Tämä on aivan poikkeuksellisen korkea hinta, kun sitä verrataan esimerkiksi biopolttoaineiden jakeluvoitteeseen (340 €/tCO₂) tai päästöoikeuden hintaan yleisessä, esimerkiksi laitokset kattavassa päästökaupassa (viime aikoina noin 80—100 €). Vuonna 2021 laaditun selvityksen mukaan neljällä palveluiden päätoimialalla (informaatio ja viestintä, yritys- ja asiantuntijapalvelut, hallinto- ja tukipalvelut sekä tekniset palvelut) polttoaineiden käytön päästöt vuoden 2018 tilastotietojen

perusteella olivat noin 0,7 MtCO₂, käytön painottuessa vahvasti teknisiin palveluihin. Tämä tarkoittaisi 50 €/tCO₂-hinnalla noin 35 miljoonan euron vuotuisia lisäkustannuksia. Tosin polttoaineiden käyttö luultavasti vähenee ennen päästökaupan käyttöönottoa, mikä pienentää kustannuksia jonkin verran. Päästöjä aiheuttavat kyseisillä palvelualoilla esimerkiksi ajoneuvot, työkoneet ja työkohteiden lämmitys polttoaineilla.

Palta toteaa, että päästövähennyskeinona ETS2 on aivan poikkeuksellisen kallis ja kustannustehoton, jos tarkastellaan vain niitä päästövähennyksiä, jotka syntyvät kysyntäjouston kautta polttoaineiden kallistuessa. Muilla palvelualoilla kuin liikenteessä ja logistiikassa on enenevässä määrin mahdollisuuksia sopeutua kohoaviin polttoaineiden hintoihin, esimerkiksi sähkökäyttöiset ajoneuvot ja työkoneet. Sopeutuminen edellyttää kuitenkin kaikkien palvelualojen yrityksiltä huomattavia investointeja.

Teknisen Kaupan Liitto toteaa, että lisääntyvä hallinnollinen työ edellyttää yrityksiltä lisäresursseja hallintoon. Tämä nostaa yritysten kustannuksia, jotka heikentävät yritysten kansainvälistä kustannuskilpailukykyä, kun nousevat kustannukset siirtyvät hintoihin.

Elintarviketeollisuus ry toteaa, että teollisuuden kohtaama todellinen kustannusvaikutus on huomattavasti arviointimuistiossa esitettyä arviota suurempi, johtuen siitä, ettei arviointimuistiossa esitetystä kustannusten noususta ole huomioitu esimerkiksi kuljetuskustannusten nousun vaikutuksia toimijoihin. Kustannusten siirtyminen kuluttajahintoihin on tunnistettu myös arviointimuistiossa. ETL:n huolena on, että uudella päästökaupalla on merkittävä koko elintarvikeketjun korkeaa kustannustasoa ylläpitävä vaikutus, mikä heikentäisi suomalaisen elintarvikealan kansainvälistä kilpailukykyä. ETL pitää tärkeänä, että direktiivin kansallisessa toimeenpanossa huomiota kiinnitetään suomalaisen teollisuuden kilpailukykyyn ja arvioida toimeenpanon vaikutukset laajasti myös polttoaineita käyttävän teollisuuden näkökulmasta.

MTK tuo esiin, että arviointimuistion mukaan ”yksityishenkilöiden omistamat, metsätaloudessa käytettävät bensiinikäyttöiset raivaus- ja moottorisahat eivät kuulu päästökauppadirektiivin mukaiseen soveltamisalaan. Näille koneille ei ole olemassa omaa polttoainejakeluaan. Kuten vapaa-ajan vesiliikenteessä myös raivaus- ja moottorisahoissa käytettävät polttoainemäärät ovat kokonaisuudessa pieniä, mutta käyttäjiä on erittäin suuri määrä. Metsänomistaja 2020 –tutkimuksen mukaan Suomessa on n. 600 000 perhemetsänomistajaa.” MTK:n näkemyksen mukaan metsänomistajien metsätalouden raivaus- ja moottorisahoissa käyttämistä polttoainemääristä merkittävästi tarkemman arvion olisi saanut tarkastelemalla taimikonhoidon ja nuorenmetsän kunnostuksen kemera-hakemuksia ja laskemalla niistä laskennallisen polttoaineiden käytön toteuman vuosittain..

MTK pitää maa- ja metsätalouden kustannusvaikutusarvioita alimitoitettuina ja pitäisi perusteltuna, että kustannusvaikutuksia elinkeinoille olisi arvioitu nyt esitettyä perusteellisemmin.

Sahateollisuus ry esittää, ette arviointimuistiossa esitetty toteamus polttoaineen loppukäyttäjiin kohdistuvasta kannusteesta vähentää polttoaineen käyttöä tai siirtä pois fossiilisen polttoaineen käytöstä muihin energianlähteisiin pidä sahateollisuudessa paikkaansa. Lausunnon mukaan niin metsässä, raaka-aineen ja lopputuotteen kuljetuksessa sekä sahan porttien sisäpuolella tapahtuva toiminta on markkinaehtoisesti järjestettävissä ainoastaan fossiilisiin käyttövoimaan perustuviin ajoneuvoihin pohjautuen. Sahateollisuuden yrityksillä on hyvin rajallisesti mahdollisuuksia vaikuttaa siihen, että työkoneiden ja kuljetuksen päästöt vähenisivät, niin ettei se heikentäisi yrityksen kannattavuutta ja kilpailukykyä, ilman julkista tukea. Sahateollisuuden mukaan vaikutustenarviointia tulisi täydentää kilpailijamaa-analyysillä. Suomen tulisi seurata tarkoin, mitä keskeiset muut pitkälle teollistuneet verrokkimaat Euroopan Unionissa tekevät.

Sosiaaliset vaikutukset

Kirkkohallitus kiinnittää huomiota, että jakelijoiden päästökaupan vaikutukset voivat ajan kuluessa kohdentua yhä enemmän niihin kotitalouksiin, jotka ovat liikkumisessaan riippuvaisia auton käytöstä ja eivät pysty taloudellisista syistä irtautumaan fossiilisen polttoaineen kuluttamisesta.

SAK toteaa, että arviomuistiossa erityisesti polttoaineen hinnan nousun oikeudenmukaisuusvaikutusten arviointi jää suppeaksi. Oikeudenmukaisuusvaikutuksia on selvitettävä syvemmin, jotta esim. sosiaalisen ilmastonrahaston varat kyetään kohdentamaan oikeudenmukaisesti. SAK:n mukaan sekä liikenteen että lämmityksen osalta uuden päästökauppajärjestelmän käyttöönotto pitäisi kytkeä hankkeisiin, joissa selvitetään energia- ja liikenneköyhyyden yleisyyttä ja ehkäisyä Suomessa, sekä ottaa myös työmarkkinatoimijat mukaan arvioimaan päästökaupan vaikutuksia kotitalouksille ja yrityksille sekä suunnittelemaan sosiaalisia ilmastotoimia.

Vaikutukset säännellylle yhteisölle

Energiateollisuus toteaa, että arviomuistiossa tulisi käydä enemmän läpi eri vaihtoehtoja määrittellä toimiluvallinen jakelija. Direktiivi on tässä kohdin varsin avoin ja viittaa valmisteverovelvollisuuteen sekä verotomien varastojen hallintointiin. Tulisiko toimiluvallisuuden koskea vähittäismyyjää vai jakeluverkon haltijaa? Millaisia vaihtoehtoja toimiluvallisuuden näkökulmasta olisi käsitellä teolliset loppukäyttäjät, jotka osallistuvat myös polttoaineen hankinnassa tukkumarkkinoille? Erityisesti kaasumarkkinoilla toimii erilaisia ja erikoisia toimijoita, joiden toimilupavelvollisuuteen rajaukset vaikuttavat.

Energiateollisuuden mukaan toimiluvallisuuden määrittäminen yksinomaan varaston hallinnoinnin pohjalta toisi suuren määrän toimijoita uuden päästökaupan piiriin, vaikka sen kattavana ajatuksena on rajata soveltamisala rajalliseen määrään polttoaineen tukkujakelijoita. Kuten arviomuistiossa todetaan, oli 2022 pelkästään nestemäisten polttoaineiden valtuutettuja varastonpitäjinä yli 100 yritystä. Lisäksi tulisi myös arvioida muiden toimijoiden mahdollisuutta halutessaan hakeutua toimiluvalliseksi suoraan toimiluvalliseksi velvoitettujen ohella.

Energiateollisuus toteaa myös, että arviomuistiossa olisi hyvä kuvata millaisia velvoitteita MRR-asetuksesta on suoraan seuraamassa. Toimeenpanon 'raportointikaudella' on mahdollista arvioida, tarvitaanko mahdollisesti lisätiedonvaihtoa, vai riittäisikö rajallisempi raportointi, sekä käsitellä enemmän sellaisten tilanteiden hallintaa, missä polttoainetta on myyty ETS2-kulutukseen, mutta se käytetäänkin muussa kulutuksessa.

Vaikutukset päästöihin

WWF Suomi toteaa, ettei vaikutusten arvioinnissa ole riittävän kattavasti huomioitu fossiilisten polttoaineiden käytön vähentämisen kiireellisyyttä, josta muun muassa COP28-ilmastokokous joulukuussa 2023 antoi vahvan poliittisen signaalin. Ajoneuvojen ja työkaluiden vaihtoehtoisten käyttövoimien kehitystä ja kansalaisten käyttäytymisen muutosten mahdollisuutta ei myöskään ole riittävän perusteellisesti tarkasteltu, mikä luo turhan negatiivisen kuvan uudistuksen vaikutuksista.

Teknologiaateollisuus katsoo, että päästökauppatulojen kohdentamisella voidaan vaikuttaa arviomuistiossa esitettyä merkittävämmiin päästöjen vähentämiseen ja päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Tämä edellyttäisi mallinnusta päästövähennysmekanismeista, joihin päästökauppatuloilla voidaan vaikuttaa.

3 Kansalliseen päätökseen perustuva soveltamisalan laajentaminen ("opt-in")

Neste katsoo, että kaikki polttoaineen käyttö olemassa olevan päästökauppajärjestelmän ("ETS1") ulkopuolella (raide- ja lentoliikennettä lukuunottamatta) tulisi kuulua soveltamisalaan, koska polttoaineen jakelijalla ei ole tietoa polttoaineen loppukäyttökohteesta. Myös NEOT ja St1 katsovat laajentamisen ratkaisevan valvonnan ongelmat, koska tällöin ei tarvittaisi kallista ja vaativaa polttoaineiden loppukulutuksen valvontaa. Tällöin jakelijat voisivat ilmoittaa viranomaiselle kaiken jakelemissa fossiilisen polttoaineen ja luovuttaa päästöoikeuksia sen perusteella. Neste toteaa, etteivät fyysisesti eriytetyt polttoainevirrat ole mahdollisia usein jo huoltoasemien tilanpuutteen vuoksi, mutta erityisesti siksi, että ne vaatisivat epärealistisia investointeja koko polttoaineiden logistiikkaketjuihin terminaalien varastosäiliöistä ja jakeluautoista huoltoasemien lisäsäiliöihin ja polttoainepumppuihin.

KKV toteaa lausunnossaan, että päästökauppa toimii KKV:n näkemyksen mukaan parhaiten silloin, kun se kattaa mahdollisimman laajasti eri toimialat ja maantieteelliset alueet. Tällöin se vääristää mahdollisimman vähän ihmisten tai yritysten valintoja ja kohdentaa päästövähennystoimenpiteitä tehokkaalla tavalla. Siten mahdollisiin tiettyä toimialaa tai toimintaa koskeviin poikkeuksiin päästökaupan soveltamisalassa tulee suhtautua lähtökohtaisesti kriittisesti. Tällaisia ovat muun muassa arviomuistiossa käsitellyt mahdolliset kansalliset valinnat siitä, laajennetaanko päästökaupan soveltamisalaa maa- ja metsätalouden, raideliikenteen, armeijan käyttämän polttoaineen tai vesi- ja lentoliikenteen polttoaineen jakelijoihin siltä osin, kun polttoaineen kulutus on yleisen päästökaupan ulkopuolella. Tiettyjen toimialojen tai toimintojen jättämiselle päästökaupan ulkopuolelle tulisi olla painavat yhteiskunnalliset perusteet.

Lisäksi KKV tuo esiin, että soveltamisalan laajentaminen kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin polttoaineisiin ratkaisisi hintavaikutuksen vuotamisen jakelijoiden päästökaupan ulkopuolisille sektoreille aiheuttaman ongelman. Vaihtoehtoinen malli, etukäteiseen polttoaineen käyttökohteeseen perustuva erottelu on mahdollista toteuttaa nykyisessä jakelujärjestelmässä ja -infrastruktuurissa. Siksi kustannuksia voi vuotaa päästökauppajärjestelmän ulkopuolelle, ja se synnyttää hyvityspaineita. Laaja-alaisessa toimeenpanossa yksikköhintojen nousu jää suppeaa toteutusta maltillisemmaksi. Kun eri polttoainelajien kulutukselle ja jakelulle asetetaan yhtäläiset velvoitteet, järjestelmän aiheuttama hallinnollinen kuorma yrityksille ja valvoville viranomaisille jää kevyeksi. Se luo osaltaan edellytyksiä kilpailun tasapuolisuuden toteutumiseksi päästöjen hallinnassa ja vähentämisessä.

Myös Suomen Yrittäjät toteaa, että jakelijoiden päästökaupan toteutusvaihtoehdoista laaja soveltamisala ratkaisisi toimeenpanon keskeisiä ongelmia eikä vaatisi muutoksia nykyiseen polttoaineen jakelujärjestelmään ja -infrastruktuuriin. Mitä laajemmin päästökauppa kattaa eri toimialat ja alueet, sitä vähemmän se vääristää markkinoita ja sitä parempi on sen päästövähennystoimia tehokkaasti kohdentava ohjausvaikutus.

Lähienergialiitto kannattaa vaihtoehtoa, jossa laajennetaan kansallisesti jakelijoiden päästökaupan soveltamisala kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin fossiilisiin polttoaineisiin ilman jälkikäteistä hyvitystä. Vaihtoehto toteuttaa "saastuttaja maksaa" -periaatteen parhaiten ja on hallinnollisesti kevyin. Myös Rakennusteollisuuden mukaan Suomessa tulisi luoda malli, jonka mukaisesti jakelijoiden päästökauppaa sovellettaisiin kaikkeen jaeltuun fossiiliseen polttoaineeseen. Kiinteistöliitto katsoo, että direktiivin soveltamisalan laajentaminen kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin polttoaineisiin on muita vaihtoehtoja huomattavasti selkeämpi ja toteutuskelpoisempi malli. Se on toteutettavissa nykyisessä järjestelmässä ilman merkittäviä muutoksia infraan, eikä se luo ylimääräistä hallinnollista taakkaa loppukäyttäjälle. Kiinteistöliitto ei myöskään

pidä perusteltuna, että esimerkiksi huviveneily jätettäisiin soveltamisen ulkopuolelle. Toimenpiteiden yleisen hyväksyttävyyden kannalta on olennaista, että fossiilisia polttoaineita kuluttavia vapaa-ajan aktiviteetteja kohdellaan samalla tavalla kuin esimerkiksi asumista, joka on välttämättömyys ja perustuslain turvaama perusoikeus. Myös SKALin näkemyksen mukaan laaja soveltamisala kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin fossiilisiin polttoaineisiin olisi kannatettava vaihtoehto. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB katsoo, että kaikki polttoaineen käyttö olemassa olevan päästökauppajärjestelmän ("ETS1") ulkopuolella (raide- ja lentoliikennettä lukuun ottamatta) tulisi kuulua soveltamisalaan ja laajennuksesta johtuvia kustannuksia tulisi hyvittää niille toimijoille, jotka eivät kuulu direktiivin mukaiseen soveltamisalaan. Mallin etuna on helppo toteutettavuus, sillä se ei vaatisi muutoksia nykyisiin polttoaineen jakelun käytäntöihin. Malli mahdollistaisi joustavasti vaihtoehtojen käyttövoimien soveltamisen niin päästökaupan piirissä kuin sen ulkopuolella oleville toimijoille.

Edellisten tapaan myös Autoalan Keskusliitto ja Autotuoajat ja -teollisuus ry kannattavat päästökaupan soveltamista kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin polttoaineisiin ja hintavaikutusten kompensoimista verotusta muuttamalla. Lausunnossa todetaan, että loppukäyttäjän tunnistaminen edellyttäisi mittavia muutoksia nykyiseen jakelujärjestelmään ja vaihtoehtoisena toteutustapana olevat erilliset toimialakohtaiset hintavaikutuksen hyvittämisen mallit olisivat hallinnollisesti raskaita.

Myös SAK pitää soveltamisalan laajentamista kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin polttoaineisiin tarkoituksenmukaisimpana mallina. Laaja soveltamisala ratkaisisi toimeenpanon keskeiset haasteet, eikä vaatisi muutoksia nykyiseen polttoaineen jakeluun. On myös tärkeää, että malli ei mahdollistaisi hintojen vuotamista jakelijoiden päästökaupan ulkopuolisille sektoreille. Lisäksi kyseessä olisi myös hallinnollisesti kevein vaihtoehto. AKAVA pitää päästökaupan laajentamista direktiiviä laajemmaksi perusteltuna toimeenpanon kannalta. Siinäkin on tarpeen huomioida mahdolliset kompensatiot siten, että toimilla ei ole liian voimakasta vaikutusta esimerkiksi työllisyydelle. Yleisesti oikeudenmukaisessa siirtymässä tulee erityisesti painottaa osaamisen kehittämistä, jotta ihmisillä ja yrityksillä on mahdollisuus tarttua vihreän siirtymän tuomiin mahdollisuuksiin.

Ilmastopaneeli toteaa, että pitkällä tähtäimellä on varteenotettava mahdollisuus, että 2030 jälkeen kaikki fossiiliset päästöt sisällytetään yhteen päästökauppajärjestelmään ja, että tähän varautuminen puoltaa jakelijoiden päästökauppaan osallistumista heti alusta alkaen ja laajalla soveltamisalalla, kun käynnissä on opettelu vaihe ja järjestelmä on joustava (etupainotteinen huutokauppa ja hinnan rajoittamiseen pyrkivät toimet). Kiinteistöliitto toteaa, että oleellista on välttää uusia hallinnollisia velvoitteita ja monimutkaisia rakenteita, joiden elinkaari voi jäädä lyhyeksi.

Ilmastopaneelin tavoin Bioenergia ry:n mukaan todennäköisyys sille, että päästökauppajärjestelmiä ja mahdollisesti niiden välisiä rajoituksia koskevaa sääntelyä muutetaan 2030 jälkeen, on merkittävä. Siten uuden päästökaupan toteutusmalleissa tulisi lähteä siitä, ettei Suomen nykyisiä jakelujärjestelmiä lähdetä tässä vaiheessa muuttamaan. Lupaavin malli toteuttaa uusi päästökauppa on Bioenergia ry:n arvion mukaan soveltamisalan laajentaminen ja jälkikäteiset, yrityksille kohdennetut, ja mahdollisimman automaattiset, edellisen vuoden päästöoikeuden toteutuneeseen keskihintaan perustuvat hyvitykset. SYKE kannattaa toteuttamista, jossa on laaja soveltamisala ja laajat puhdasta siirtymää edistävät tukiohjelmat. SYKE huomauttaa, että jos laajennusta ei tehdä, niin toteutuksessa on lukuisia mahdollisia ongelmia ja lisäkustannuksia, kuten valvonnan ongelma, josta ilmeisenä seurauksena olisi mahdollisuus päästökaupan kiertämiseen.

Ympäristöministeriö katsoo, että jakelijoiden päästökauppa tulee laajentaa kansallisesti kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin fossiilisiin polttoaineisiin pl. polttoaine, joka liittyy maanpuolustukseen tai siihen verrattavissa oleviin tarpeisiin. Käytännössä tämä tarkoittaisi jakelijoiden päästökaupan laajentamista kattamaan maa- ja metsätalouden, kalastusalan, raideliikenteen sekä yleisen päästökaupan ulkopuolisen vesi- ja lentoliikenteen polttoaineen. Ympäristöministeriö painottaa, että laaja soveltamisala ratkaisisi keskeiset haasteet toimeenpanossa ja vahvistaisi merkittävästi päästövähennystoimia taakanjakosektorilla. Ympäristöministeriön tavoin WWF Suomi toteaa, että jakelijoiden päästökaupan toimeenpano siten, että polttoaineen loppukäyttäjät voitaisiin ennakoita tunnistaa, on nykytilanteessa mahdotonta. Siten olisi perusteltua Suomessa toteuttaa uusi päästökauppa siten, että se ulottuu kaikkiin käyttäjiin, mukaan lukien muun muassa huviveneet sekä maa- ja metsätaloustekniikat. Laajennus parantaisi paitsi ilmastopolitiikan kattavuutta, myös vähentäisi byrokratiaa. WWF katsoo myös puhdasta siirtymää edistävät tukiohjelmat tarkoituksenmukaisiksi.

Keskuskauppakamari katsoo alustavasti, että tarkoituksenmukaisinta olisi laajentaa päästökauppa kaikkien polttoaineiden jakeluun, ja hyvittää hintavaikutus soveltamisalan ulkopuolisille toimialoille olemassa olevien verovähennysten tai muiden hyvitysjärjestelmien avulla.

Koneyrittäjät ry pitää päästökauppadirektiivin toimeenpanon osalta parhaimpana mallia, jossa soveltamisalaa laajennetaan kansallisesti ja jossa tämä kompensoidaan maatalous- ja metsätalousyrityksille kuten puunkorjuuyrityksille. Tässä yhteydessä metsätalouteen olisi luettava erittäin polttoaineintensiivinen hakeutus (metsähake) sekä koneelliset metsänhoitotyöt kuten mätästys, koneellinen istutus ja metsissä tapahtuvat ennallistamistyöt. Kansallisesti palautusmekanismi olisi ulotettava myös soiden ennallistamistöihin, jotka ovat direktiivin artiklan 10 c kohdan mukaisia maaekosysteemin ennallistamista.

Kemianteollisuudesta lähtökohtana tulee olla se, että kaikki polttoainekäyttö tulee ottaa päästökauppajärjestelmän piiriin. Fyysisen erittelyn sijaan valtio voisi hyvittää jälkikäteen lisäkustannukset niille toimialoille, jotka eivät ole direktiivin soveltamisen piirissä. Muutamit selkeimmin eriteltävistä olevista polttoaineenkäyttäjistä kuten lentoliikenne ja raideliikenne voisi olla mahdollista jättää järjestelmän ulkopuolelle. Hyvitysmallin tulee olla sellainen, että se aiheuttaa mahdollisimman vähän lisärasitetta ja hallinnollista taakkaa polttoaineiden jakelijoille.

Palta ry ja Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL) toteavat, että soveltamisala on järkevä laajentaa kansallisella päätöksellä lähes täyteen mahdolliseen laajuuteensa. Laajennuksesta aiheutuvat lisäkustannukset tulee kompensoida täysimääräisinä vähintäänkin palvelualojen yrityksille, eli esimerkiksi satamaoperaattoreille, vesiliikenteelle ja maantieliikenteen operaattoreille. Kompensaatio tulisi toteuttaa kattavalla tukiohjelmalla kyseisten alojen vihreän siirtymän edistämiseksi. Raideliikenne tulee kuitenkin jättää soveltamisalan ulkopuolelle.

Teknoliateollisuus katsoo, että mikäli jakelijoiden päästökaupan soveltamisalaa halutaan laajentaa kansallisella päätöksellä, Teknoliateollisuus pitää tarpeellisena, että jokaisesta laajennuksen kohteena olevasta toimialasta laaditaan tarkoituksenmukainen ja erillinen vaikutusarvio sekä kuvataan mahdollinen hyvitysjärjestelmämalli samassa yhteydessä.

Paikallisvoima ry toteaa, että mikäli ETS 2:ssa päädytään ns. laajaan soveltamistapaan, kompensoidaan nykyisen päästökaupan piirissä oleville energiantuotantolaitoksille täysimääräisesti niille polttoaineiden hintojen nousun kautta koituvat lisäkustannukset kaksinkertaisen päästökaupparasituksen eliminoimiseksi.

Kielteinen suhtautuminen soveltamisalan laajentamiseen kokonaisuudessaan tai tietyn toiminnan osalta

Elinkeinoelämän keskusliitto EK toteaa, että ministeriöiden ja komission tulee jatkaa toimivien ratkaisujen kehittämistä niin, ettei sellaisille toimialoille, jotka direktiivissä ovat päästökaupan ulkopuolella, koidu päästökauppakustannuksia.

Metsäteollisuus ry katsoo, että uuden päästökaupan kansallisessa toimeenpanossa tulee huomioida neuvottelutulosten mukainen raja, jonka mukaan maa- ja metsätalouden työkoneet on rajattu soveltamisalan ulkopuolelle ja edellyttää päästökaupan kustannusnousun kompensoimista maa- ja metsätalouden työkoneille, jos kansallista soveltamisalaa laajennetaan. Samalla Metsäteollisuus ry toteaa, että ongelmien juurisyy on se, että päästökauppaan sisältyvän polttoainekäytön raja on tehty muusta regulaatiosta poiketen. Käytännössä direktiivin mukaista soveltamisalaa ei ole mahdollisuus toimeenpanna ilman merkittäviä muutoksia nykyiseen järjestelmään. Myöskään MTK ei kannata päästökaupan kansallista laajentamista maa- ja metsätalouden käyttämiin polttoaineisiin tai näille toimialoille. Myös ETL huomauttaa, että maa- ja metsätalouden työkoneet on rajattu direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle ja, että kansallisesti toteutettava soveltamisalan laajentaminen ja päästökaupan tuoma kustannustennous nostaisi edelleen kotimaisen ruokaketjun kustannuksia. MTK pitää mahdollisena ajatusta, että päästökaupan kansallisesta laajentamisesta päätettäisiin etukäteen, ilman että kompensatioiden toteuttamisen muodosta ja suuruudesta päätettäisiin samassa yhteydessä. ETL suhtautuu ehdotukseen kansallisen soveltamisalan laajentamisesta varauksellisesti ja katsoo, että päätöstä kansallisesta soveltamisalan laajentamisesta ei pidä tehdä ennen kuin vaikutukset eri toimialoille ja suomalaisyritysten kilpailukykyyn on arvioitu laajasti, vaikka direktiivin kansalliseen toimeenpanoon liittyvä aikataulu on haastava. Lisäksi ETL katsoo jäävän epäselväksi, miten valtio kompensoisi päästöoikeusmaksut polttoaineverotuksen hiilidioksidiverossa, jotta ei syntyisi kaksinkertaista maksua

VR korostaa raideliikenteen ympäristöystävällisyyttä ja energiatehokkuutta ja esittää raideliikenteen jättämistä mahdollisen kansallisen ETS2-soveltamisalan laajentamisen ulkopuolelle komission päästökauppadiktiivin mukaisesti. Mikäli raideliikenne edellä mainituista perusteluista huolimatta sisällytettäisiin päästökaupan piiriin, tulisi päästökaupan käyttöönnotosta aiheutuvat kustannukset VR:n mukaan kompensoida ja korvamerkitä vastaamaan raideliikenteen yritysten noussutta kustannustasoa. Myös Palta ry ja Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL) katsovat, että raideliikenne tulisi jättää soveltamisalan ulkopuolelle.

Teknisen Kaupan Liitto toteaa, että kaikki esitetyt toteutusmallit sisältävät suuria toteutushaasteita. Erityisesti toteutusmalli, jossa sääntelyn toteuttamisen helpottamiseksi päästökauppa laajennettaisiin kansallisesti kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin fossiilisiin polttoaineisiin on epäreilu mm. maa- ja metsätalouden elinvoimaisuuden, kansallisen kustannuskilpailukykyyn ylläpitämisen sekä EU-kansalaisten yhdenvertaisen kohtelun näkökulmasta.

MaRa toteaa, että tieliikenteen päästökaupan laajentaminen direktiiviä laajemmaksi olisi EU:n lisäsääntelyä välttävän hallitusohjelmakirjauksen vastaista.

4 Toteuttamismallit

NEOT ja St1 toteavat lausunnoissaan, että päästökaupan toteuttaminen direktiivin mukaisella rajauksella sisältäisi merkittäviä ongelmia. Esim. tieto, joka päästökauppakauppalaisten toimijan tulisi raportoida,

ei ole toimijan hallinnassa eikä kuluttajarajapinnassa toimivilla yhtiöillä ole velvollisuutta, tai edes mahdollisuutta jakaa asiakkaidensa ostotietoja. Kuluttajien ostotietojen tallentaminen polttoainemittarilla olisi myös mahdotonta toteuttaa ilman yksityisyyden suojan rikkomista. Loppukulutuksen seuranta vaatisi asiakkaan vahvaa tunnistautumista järjestelmään. Asiakkaan tulisi jokaisella ostokerralla rekisteröidä itsensä ja merkitä ostamansa polttoaineen loppukulutuskäyttö. Tällainen järjestelmä olisi erittäin raskas kuluttajille, kallista toteuttaa ja lisäksi on mahdotonta valvoa, ilmoittavatko asiakkaat ostamansa polttoaineen loppukulutuskäytön oikein. Lisäksi NEOT ja St1 toteavat, että mikäli loppukulutusta haluttaisiin valvoa direktiivin vaatimalla tarkkuudella, vaatisi se jopa ihmisten kotiin ulottuvaa valvontaa. Tästä syystä on mahdotonta rakentaa sellaista loppukulutuksen valvontaa, jossa voitaisiin varmuudella polttoainemittarilla eritellä, kuuluuko loppukulutus päästökaupan piiriin vai ei. Myös mahdolliseksi toimenpiteeksi ehdotetussa polttoaineiden kemikaalista merkitsemissä tai värjämissä on merkittäviä ongelmia. Valvontaan liittyvien ongelmien lisäksi se tarkoittaisi jakelijoille erittäin merkittäviä investointeja huoltoasemien infrastruktuuriin, koska jouduttaisiin asentamaan uusia säiliöitä värjätyille tuotteille. NEOT ja St1 kiinnittävät huomioita myös siihen, että mikäli polttoaineiden jakeluun kohdistetaan sääntelyn kautta lisäkustannuksia, jyvittyvät nämä kustannukset lopulta polttoaineiden hintoihin. NEOT toteaa myös, että jakelijan näkökulmasta uusi päästökauppa toimeenpannaan aivan liian kiireellisellä aikataululla ja konkreettiseen toteuttamiseen liittyy merkittäviä epävarmuuksia.

Neste toteaa että, mikäli uuden fossiilisten polttoaineiden jakelua koskevan päästökauppadirektiivin ulkopuolelle jääviltä maa- ja metsätalouden, kalastuksen ja huviveneilyn sektoreilta halutaan välttää lisäkustannusrasitus, tulisi niiden osalta luoda jonkinlainen jälkikäteinen hyvitysmalli, kuten veronpalautusjärjestelmä tai muu korvausmalli.

Ilmastopaneeli tukee direktiiviä laajempaa sovellutusala ja katsoo, että tämä ratkaisu tuo laajimman vähennyksen taakanjakosektorin päästöihin ja samalla minimoi toimijoiden ja hallinnon transaktiokustannukset. Ilmastopaneeli toteaa mahdollisesta kustannusvaikutusten kompensoinnista, että päästövähennysten näkökulmasta kompensointi pitäisi pyrkiä toteuttamaan kumoamatta päästökaupan ohjausvaikutusta. Tämä voidaan toteuttaa tasapalautuksena, tai ohjaamalla varoja vihreän siirtymän investointeihin, jotka vähentävät sektoreiden riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

Kuntaliitto kannattaa direktiivin kansallisessa toteutuksessa sellaisen mallin luomista, joka kannustaa hintaohjauksella fossiilisten polttoaineiden käytön vähentämiseen ja joka ei aiheuta kohtuuttomia kustannuksia millekään taholle.

MTK tuo esiin, että maatalouden käyttämät polttoaineet voidaan erotella maatalouden energiaveron palautusjärjestelmän kautta, jolloin verovelvolliselle maatalouden harjoittajalle voitaisiin palauttaa täysimääräisesti laskennallinen päästöoikeuden polttonesteiden kustannuksia nostava osuus. Metsätalouden käyttämillä polttoaineilla vastaavaa palautusjärjestelmää ei ole, mutta sellainen tulisi luoda. Esimerkiksi päiväkorttijärjestelmä on todettu toimivaksi menettelyksi, jonka varaan voisi kompensoinnin mahdollisesti toteuttaa. MTK korostaa, että kompensoinnista pitää päättää samassa yhteydessä kun mahdollinen laajennus.

Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike toteaa, että tarkkailun ja raportoinnin nimissä kuluttajien tietojen tallentaminen polttoaineoston yhteydessä rikkoisi yksityisyyden suojaa ja hankaloittaisi ostotapahtumaa ja, että päästökauppa toisi hallinnollisia lisäkustannuksia polttoaineiden jakeluun, valvontaan ja mahdollisten hyvitysten maksamisen myötä.

EK toteaa, että EU-säädännön toimeenpanossa tulee välttää kansallista lisäsääntelyä ja -kustannuksia, koska ne heikentävät kansainvälistä kilpailukykyä ja kansallista ostovoimaa. Elinkeinoelämän keskusliitto EK toteaa, että ministeriöiden ja komission tulee jatkaa toimivien ratkaisujen kehittämistä niin, ettei sellaisille toimialoille, jotka direktiivissä ovat päästökaupan ulkopuolella, koidu päästökauppakustannuksia.

Energiateollisuus ry toteaa, että varsinkin alkuvaiheessa velvoite hakea ETS2-toimilupaa tulee olla rajattu mahdollisimman pieneen määrään toimijoita ja, että samalla kun viranomaisten ja ETS2-toimiluvallisten tiedonsaannista tulee huolehtia, tulee raportointirasitus pyrkiä pitämään mahdollisimman pieneenä. Energiateollisuus pitää mahdollisena, ettei polttoaineiden käytön rekisteröinnin laajennukselta ole mahdollista välttyä. Osa jakelijan myymästä polttoaineesta voi olla sellaista, ettei myyntihetkellä ole mahdollista määrittää meneekö polttoaine ETS2, ETS1 vai molempien järjestelmien ulkopuoliseen käyttöön. Järjestelmä pitää Energiateollisuuden kannan mukaan rakentaa siten, ettei väärinkäytöksille jäisi tilaa. ETS1 – ETS2 -rajapinta on tässä siinä mielessä selkeä, että toimija vastaa molemmissa tapauksissa päästökustannuksesta, joko suoraan ETS1-järjestelmässä tai polttoaineen hinnan kautta ETS2-järjestelmässä.

Kiinteistöliitto toteaa, että päästökaupan velvoitteista säädettäessä on oltava yksiselitteistä, keihin velvoitteet kohdistuvat. Osakkaista koostuva asunto-osakeyhtiö on polttoaineiden loppukäyttäjä, eikä jakelijoita koskevien velvoitteiden tule kohdistua asunto-osakeyhtiöihin.

Metsäteollisuus huomauttaa, että teollisuudessa useilla toiminnanharjoittajilla on verottoman varaston lupa. Kansallisen toimeenpanon osalta tuleekin huomioida, ettei teollisuudelle muodostu raportointivastuita alun perin tieliikenteen ja rakennusten erillislämmitykselle suunnatun päästökaupan takia. Raportointivastuiden lankeamista tulisi kuvata arviomuistiossa tarkemmin.

Bioenergia ry toteaa arviomuistion perusteella olevan mahdollista, että nestemäisten ja kaasumaisten biopolttoaineiden, joiden kestävyyttä ei ole erikseen osoitettu, luovuttaminen kulutukseen voisi kuulua soveltamisalaan. Bioenergia ry katsoo, että pienten biokaasutuottajien kustannusten lisääminen vielä entisestään viime vuoden veroratkaisujen jälkeen olisi täysin epäohjonmukaista ympäristötavoitteiden näkökulmasta. Lisäksi esityksessä tulisi selventää, miten soveltamisalan kanssa jatkossa on tarkoitus toimia, mikäli EU päättyy päivittämään energiaverodirektiiviä. Bioenergia ry katsoo, että turve ja kiinteä biomassa tulisi jatkossakin pitää soveltamisalan ulkopuolella. Myös Paikallisoima ry toteaa pitävänsä tervetulleena, että em. polttoaineet on selkeästi rajattu soveltamisalan ulkopuolelle.

Bioenergia katsoo myös, että jos päästöoikeuksien palauttaminen aloitetaan vasta 2028, tulee päästölupien hakemiseen 2025 alkuun mennessä luoda tarvittaessa jonkin verran joustoa. Päästöluvan oikea-aikainen myöntäminen ei ole kynnyskysymys pääasian, eli päästöjen seurannan ja raportoinnin aloittamisen 2025 alkaen, osalta. Bioenergia pitää myös perusteltuna ottaa käyttöön yksinkertaistettu päästöjen tarkkailu- ja raportointimenettely pienille toimijoille (alle 1 000 tCO₂/a) direktiivin mahdollistamalla tavalla.

Myös Energiateollisuus ry katsoo, että sellaisten biopolttoaineiden, joiden kestävyyttä ei ole osoitettu kohdalla arviomuistio voisi olla vielä selkeämpi. Toimeenpanon sujuvuuden ja selkeyden kannalta olisi hyvä, jos kaikki ETS1-järjestelmän ulkopuolinen biopolttoaineiden käyttö olisi myös ETS2-järjestelmän ulkopuolella, riippumatta onko kestävyyttä osoitettu vai. Tämä on keskeinen edellytys toimeenpanon toteutettavuudelle.

Metsäteollisuus ry toteaa direktiiviä koskevissa neuvotteluissa tapahtuneen soveltamisalan laajentamisen johtaneen muun muassa siihen, ettei direktiivi tunnista kiinteiden laitosten päästökauppadirektiivissä esiin

nostettua hiilivuotoriskiä, jonka takia hiilivuodolle alttiit toimialat saavat maksuttomia päästöoikeuksia ja korkean hiilivuotoriskin toimialoille mahdollistetaan päästökauppakompensaatio eli sähköistämistuki.

Metsäteollisuus toteaa erityisen ongelmallista oleva, että kiinteiden laitosten päästökaupasta korkean biomassaosuuden takia poistettavien laitosten tulevasta sääntelystä ei ole vielä kukaan selvyyttä. Käytännössä uuteen päästökauppaan joutuminen näille laitoksille merkitsisi sitä, että ne eivät edelleenkään saisi maksuttomia päästöoikeuksia, mutta joutuisivat maksamaan korkeampaa hintaa ostamastaan polttoaineesta. Toimintaympäristön vakauden ja investointivarmuuden takia varmuus siitä, että kyseiset laitokset eivät päädy uuden päästökaupan soveltamisalaan tulisi saada hyvissä ajoin ennen hallituksen esityksen lausuntokierrosta.

VR toteaa, että raideliikenteen polttoaineen osalta kyseessä on nykytilassa erillisjakelu, jolloin sääntelyn kohteena oleva jakelija tietää polttoaineen loppukäyttäjän. Erillisjakelu on siten hallinnollisesti helposti toteutettavissa. Kuten arviomuistiossa todetaan, laajan soveltamisen mallia on mahdollista muokata siten, että erillisjakelun piirissä olevat sektorit, kuten raideliikenne, jäävät mahdollisen kansallisesti laajennetun soveltamisalan ulkopuolelle. VR toimii tällä hetkellä raideliikenteessä jakelijana, mutta toimintaympäristön monipuolistuessa tilanne voi muuttua, jolloin jakelija voi olla myös polttoaineen myyjä.

Traficom yhtyy arviomuistiossa esitettyyn näkemykseen siitä, että uuden ja nykyisen päästökaupan toimeenpanossa on paljon samankaltaisuutta, minkä vuoksi uusien tehtävien osoittaminen Energiavirastolle olisi tarkoituksenmukaista synergiaetujen hyödyntämiseksi. Tehtävien osoittamista Energiavirastolle puoltaa myös uuden päästökaupan kohdistuminen polttoaineiden jakeluun eli Energiaviraston toimialaan.

Verohallinto toteaa, että arviomuistiossa yhtenä päästökaupasta aiheutuvien kustannusten korvaamisen vaihtoehtona on mainittu hyvityksen toteuttaminen verotuksen keinoin. Verohallinto katsoo, että hyvityksen toimeenpanoa ei tulisi antaa Verohallinnon tehtäväksi, koska kyse ei ole verotustehtävästä. Jos tähän kuitenkin päädyttäisiin, hyvityksestä tulisi säätää kaikkineen verolainsäädännössä. Toimeenpanoa vaarantamatta ehdotuksen toteuttamiselle tulee varata riittävä aika ja lisäresurssit.

Valtiovarainministeriö toteaa, että energiaverodirektiivi sekä valtioneuvoston päätökset asettavat merkittäviä rajoituksia energiaverojen palautuksena toteutettaville hyvityksille. Kun otetaan huomioon verotuksen summaarinen luonne, useammassa tapauksessa energiaveron palautuksiin liittyisi vähintäänkin vastaavia hallinnollisia kustannuksia ja valvonnallisia ongelmia kuin muihin hyvityskeinoihin. Myöskään energiaveron palautuksia ei siten tulisi käyttää päästökaupan kansallisten laajennusten hyvittämiseen.

Valtiovarainministeriö korostaa, että erilaiset hyvitysmallit olivat hallinnollisesti raskaita toteuttaa laajalle joukolle ja monissa tapauksissa hyvitykset yksittäisille loppukäyttäjille olisivat pieniä. Siten tällaisten hallinnollista tehottomuutta, kustannuksia ja väärinkäytösmahdollisuuksia aiheuttavien hyvitysjärjestelmien luomiseen tulisi suhtautua kielteisesti.

5 Ilmastovaikutukset

Valtiovarainministeriö toteaa, että on huomioitava, että päästökauppadirektiivin päivityksillä pyritään vastaamaan kiristyneisiin päästövähennystavoitteisiin. Suomen on vähennettävä päästökaupan ulkopuolisilla aloilla päästöjään vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Isännöintiliitto katsoo lausunnossaan, että ilmastonmuutoksen hillitseminen ja päästöjen vähentäminen on tärkeä tavoite koko ihmiskunnan kannalta.. Bioenergia ry kiinnittää huomiota siihen, että fossiilittoman liikenteen tiekarttaa tai KAISUssa linjattuja toimia päästöjen vähentämiseksi ei nykytilanteessa olla täysimääräisesti toteuttamassa. Siten niissä arvioidut toimin perustuvat päästövähennykset eivät toteutune ilman muita kompensoivia elementtejä. On tärkeää, että uuden päästökaupan toimeenpanon ratkaisut perustetaan tuoreimpaan käsitykseen päästöjen tilanteesta. Bioenergia ry toteaa myös, että järjestelmän käyttöönoton myötä taakanjakosektorilla siirrytään merkittävässä määrin kansallisen tason päästövähennystoimista EU-laajuisiin toimiin, mikä vähentää kansallista harkintavaltaa myös jatkossa.

Ilmastopaneeli muistuttaa, että jakelijoiden päästökauppa on EU-tasoinen eikä siten aseta kattoa Suomen tämän järjestelmän piirissä oleville päästöille. Tästä johtuen päästökaupan kautta saavutettava kansallinen päästövähennysvaikutus on epävarma ja riippuu siitä, miten päästöoikeuksien hinta kehittyy. Ilmastopaneelin alustavan arvion mukaan soveltamisalan laajennus toisi kuitenkin vähintään 0,1 Mt lisää päästövähennyspotentiaalia vuonna 2030. Ilmastopaneelin loppuvuodesta 2023 tekemän arvion mukaan vuoden 2030 taakanjakosektorin tavoitteesta ollaan noin 2–3 Mt jäljessä nykyisillä päätetyillä toimilla ja hallituksen linjauksilla, ja päästökaupan lykkääminen kasvattaisi kuilua entisestään. Vaikka vaikutus päästöihin ei ole suuri, korvaavia lisätoimia taakanjakosektorille voi olla vaikea löytää ja hintaohjaus olisi kustannustehokas tapa saavuttaa ne. Ilmastopaneeli kuitenkin korostaa myös erityisesti hintatason arviointiin liittyviä merkittäviä haasteita.

Paikallisliikenneliitto toteaa, ettei arviointimuistiossa ole ajantasaista yhteenvetoa ja laskelmia aiemmin tehtyjen suunnitelmien, ja toisaalta päästövähennyskehitystä lykkäävien ja hidastavien hallitusohjelmakirjausten; muun muassa jakeluvuorituksen keventäminen vuosina 2024-2027, polttoaineveron keventäminen, ilmastotoimien tukirahojen loppuminen ja joukkoliikenteen arvonlisäveron nostaminen, yhteisvaikutuksista liikenteen päästökehitykseen. Julkisuudessa olevien tietojen perusteella on pääteltävissä, että liikenteen päästöt tulevat kasvamaan vanhaan perusennusteeseen verrattuna. Kansalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan kirjatut monet liikenteen myönteistä muutosta tukevat toimenpiteet ovat vielä toteutumatta ja vahvistumatta. Paikallisliikenneliitto toteaa myös, että arviomuistioista jää vaikutelma, ettei EU päästökauppa alkuun tuottaisi liikenteen päästövähennyksiin tarvittavaa ohjausta riittävän voimakkaasti. Europanlaajuiseen päästökauppaan osallistumisen lisäksi on aiemmin arvioitu tarvittavan kansallisia ohjauskeinoja, jotta hiilineutraalius ja kansalliset tavoitteet saavutetaan. Myös SAK ja SBB toteavat tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi kaivattavan lisätoimia.

6 Päästöohjauksen kokonaiskuva

NEOT ja St1 katsovat, että päästökauppamekanismia toimeenpantaessa Suomessa tulisi ottaa huomioon kansallisen sääntelyn lähtötilanne. Liikenteen päästövähennyskeinojen saavuttamisen nykyiset pääkeinot, eli uusiutuvan energian jakeluvuoritus ja energiaverotus, sekä mahdolliset tulevaisuuden keinot, mm. päästökauppa, tulisi toteuttaa niin, että ne eivät ole keskenään päällekkäisiä mekanismeja. Esimerkiksi Suomessa tällä hetkellä energiapohjaisen polttoaineverokomponentin lisäksi käytössä oleva CO₂-verokomponentti olisi liikenteen päästökaupan toteutuessa suoraan päällekkäinen mekanismi päästöoikeuden kanssa.

NEOT ja St1 toteavat päästökaupan, vero-ohjauksen ja uusiutuvan energian jakeluvuorituksen päällekkäisyyden aiheuttavan toimijoille, yhteiskunnalle ja kuluttajille lisäkustannuksia tuottamatta kuitenkaan lisää päästövähennyksiä.

HSL pitää hyvänä, että liikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi on käytössä monipuolinen keinovalikoima. HSL pitää tärkeänä, että liikenteen hinnoittelua arvioidaan kokonaisuutena, huomioiden mm. tieliikenteen verotusratkaisut tai tiemaksut. Kokonaisuusnäkökulman tärkeys korostuu päästövähennyspotentiaaliksi siinä, kun tarkastellaan ja arvioidaan tehokkaita ja oikeudenmukaisia kompensatiomalleja.

Ympäristöministeriö painottaa, että taakanjakosektorin 2030-velvoitteiden saavuttaminen edellyttää jakelijoiden päästökaupan käyttöönottoa alkuperäisen aikataulun mukaisesti. Toisin sanoen päästökaupan käyttöönoton lykkääminen vaatisi päätöksiä uusista lisätoimista.

SYKE toteaa, että soveltamisalan Laajennus tukisi myös taakanjakosektorin tavoitteiden saavuttamista. Samalla tulisi kiinnittää huomiota ohjauskeinokokonaisuuteen ja eri ohjauskeinojen välisiin suhteisiin. Päästökaupan laajennus muuttaa olennaisesti ohjauskokonaisuutta ja voi antaa aihetta muuttaa muita käytettäviä ohjauskeinoja.

Kiinteistöliitto katsoo, että mahdollisen hyvitysmallin pitäisi olla mahdollisimman yksinkertainen ja vähän hallinnollista taakkaa (kustannuksia) lisäävä. Päästökauppatuloja pitää kohdentaa erityisesti heikoimmassa asemassa olevien kotitalouksien ja taloyhtiöiden tilanteen helpottamiseen. Huomionarvoista on, että hyvityksen tarkoitus ole heikentää päästökaupan tavoiteltuja kannustimia, vaan auttaa välttämään kohtuuttomia tilanteita ja edistää puhdasta siirtymää. Lisäksi uudistuksessa on huomioitava se, miten taakanjakosektorin päästövähennyksiä tavoittelevaa sääntelyä ja verotusta kehitetään kokonaisuutena, jotta uudistuksilla ei vaikeuteta heikoimmassa asemassa olevien kotitalouksien asemaa ja samalla pidetään huolta yritysten kilpailukyvyistä. Pällekkäisiä ohjauskeinoja pitää välttää.

Suomen Yrittäjät katsovat, että osana ilmastopolitiikan kokonaisuutta olisi tarkoituksenmukaista myös tarkastella kriittisesti nykyisiä kustannustehottomampia keinoja ja selvittää mahdollisuus kompensoida tarvittaessa liian voimakkaasti kilpailukykyä heikentäviä kustannuksia esimerkiksi ammattidieselin käyttöön-otolla.

Bionenergia ry katsoo, että järjestelmän käyttöönoton vaikutukset kansalliseen hiilidioksidiveroon uuden päästökaupan soveltamisalalla ja kahdenkertaisen verotuksen tarkoituksenmukaisuus on kuitenkin syytä arvioida huolellisesti. On huomionarvoista, ettei esimerkiksi jakelijoiden päästökaupan jo käynnistäneellä Saksalla ole käytössä erillistä polttoaineiden CO₂-veroa. Bioenergia ry toteaa, että arviomuistion mukaan liikennepolttoaineiden jakeluvuorituksen lasku 2020-luvulla nostaa uudesta päästökaupasta syntyviä kustannuksia Suomessa. Samoin keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (KAISU) linjattu kevyen polttoöljyn toteuttamatta jäänyt jakeluvuorituksen nosto olisi laskenut uudesta päästökaupasta syntyviä kustannuksia Suomessa.

Paikallisliikenneliiton mielestä on tärkeää, että Suomi pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti vähentää päästöjä yhteisiin eurooppalaisiin tavoitteisiin tähdäten. Paikallisliikenneliitto kannattaa päästövähennyksiin tähtäävää johdonmukaista verotuksen, hintaohjauksen ja muiden toimien kokonaisuutta, johon kuuluu liikenteen verotuksen uudistaminen.

SKAL ry katsoo, että ammattidieselin käyttöönotto on välttämätöntä kuljetuskustannusten nousun takia ja, että muita liikenteen päästövähennystoimia on tarkasteltava suhteessa uuteen päästökauppaan. Koska liikennettä ei poisteta taakanjakosektorista samaan aikaan, on päästökauppa päällekkäinen taakanjakosektorin tavoitteiden ja toimenpiteiden kanssa. Yhtenä EU-politiikan tavoitteena tuleekin SKAL:n mukaan olla saada polttoaineen jakelun päästökauppaan kuuluva toiminta pois taakanjakosektorista mahdollisimman

nopeasti. Lisäksi SKAL toteaa, että tavaraliikenteessä on oltava useita eri käyttövoimia tulevaisuudessa ja teknologia-neutraalisuus on edelleen turvattava.

SKAL:n tavoin myös Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry katsovat, että tieliikenne tulisi irrottaa taakanjakosektorilta polttoainejakelun päästökaupan käynnistyessä, eikä samaa sektoria ei tulisi säännellä sekä päästökaupasektorin että taakanjakosektorin velvoitteilla.

Palta ry katsoo, että ammattiliikenteelle tulisi ottaa käyttöön ns. ammattidiesel. Lisäksi tulisi selvittää mahdollisuuksia kompensaaion toteuttamiseksi sellaisena, että kompensaatiossa säilyy kannustin päästöjen vähentämiselle. Palta toteaa myös, että päästövähennyskeinona ETS2 on hintajoustopon näkökulmasta poikkeuksellisen kustannustehoton, ja tarkoituksenmukaisuus päästövähennyskeinona riippuu huutokauppatulojen käytöstä. Lisäksi sopeutuminen polttoaineiden kohoaviin hintoihin vaatii palveluyrityksiltä merkittäviä investointeja.

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry katsovat myös perustelluksi alentaa polttoaineverotusta päästökaupan kustannuksia lisäävän vaikutuksen verran, sillä polttoaineiden hinnat ja verotasot ovat Suomessa eurooppalaisittain korkeat. Päästökauppaan liittyminen avaisi tietä polttonesteiden valmisteveron uudistamiselle. Uusiutuvien polttoaineiden ja sähköpolttoaineiden kilpailukyyn parantamiseksi polttoaineverotusta tulisi uudistaa siten, että hiilidioksidiveron osuutta valmisteverotuksessa nostettaisiin merkittävästi ja samalla energiasäilytysveron osuutta laskettaisiin. Päästökaupan kompensatio- ja hyvitysmalleja koskevan kansallisen päätöksen valmistelu olisi luontevaa kytkeä osaksi hallitusohjelmaan kirjattua liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistusta. Kompensointimekanismit voisivat Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry:n mukaan koostua seuraavista toimenpiteistä: alentamalla liikennepolttonesteiden valmisteveron tasoa; ottamalla käyttöön ammattidiesel, jolla osa kerätystä valmisteverosta voidaan palauttaa kuljetusyrityksille; nostamalla työmatkakulujen verovähennyksen tasoa.

Kauppaan liitto toteaa, että tieliikenteelle ei tule kohdentaa veron korotuksia tai uusia veroja tai maksuja. Liikenteen päästöihin ei saa myöskään kohdistua moninkertaisia maksuja. Kun EU:n polttoainejakelun päästökauppa käynnistyy Suomessa 2027, tai kansallista optiota käyttämällä 2031, on kansallisia veroja alennettava vastaavasti.

Kemianteollisuus huomauttaa, että polttoaineen jakelijoiden päästökauppa kohdistuu merkittävästi liikenteeseen, mutta myös teollisuuteen. Kemianteollisuudesta lähtökohtaisesti liikenteen päästöohjaus tulisi tapahtua pitkäjänteisesti ja ennustettavasti jakeluvuoroituksen kautta. Samalla on kuitenkin huolehdittava, että teollisuuden ja teollisuuden kuljetusten kilpailukyky säilytetään. Päällekkäisyyttä tulisi karsia ylimääräisten verojen ja maksujen osalta.

Kemianteollisuus ei usko, että tasapainoista ratkaisua päästöohjaukseen on löydettävissä liikenteen päästökaupan kautta. Jatkossa on erittäin tärkeää säilyttää tieliikenne kansallisen päätöksenteon piirissä taakanjakosektorilla, jotta liikenteen päästöohjaus säilyy ja vältetään raju epätasapaino sektoreiden välisessä päästöohjauksessa, mihin esimerkiksi yhteinen päästökaupparatkaisu johtaisi.

STTK pitää hieman ongelmallisena, että samalla kun EU:n päästökauppa laajenee liikenteeseen, kansallisesti Suomessa lasketaan polttoaineveroa. Nämä vaikutukset hieman kumoavat toisiaan ja voivat helposti johtaa tehottomaan kokonaisuuteen.

Kuntaliitto toteaa, että kunnat ja kaupungit eivät voi saavuttaa liikenteen päästöjen vähentämistavoitettaan, ellei valtio käytä vaikuttavasti sen käsissä olevia ohjauskeinoja käyttövoimamurroksen vauhdittamiseen. Erityishuomion kohteena tulee olla haavoittuvassa asemassa olevat kotitaloudet, jotka ovat alttiita energian ja polttoaineen hinnannoususta aiheutuville taloudellisille ongelmille. Ilmastopoliittisia ohjauskeinoja on otettu käyttöön sekä EU-tasolla että kansallisella tasolla. Kuntaliitto on huolissaan siitä, että eri hallinnan tasoilta tulevat aloitteet ovat luoneet monimutkaisen toimintaympäristön, mikä on uhka sen läpinäkyvyydelle ja vaikuttavuudelle.

Etanoliautoilijat ry toteaa, että päästövähennysten ohjauskeinoja on arvioitava kokonaisuutena ja vältettävä päällekkäisiä mekanismeja. Etanoliautoilijat toteavat polttoaineen valmisteveron hiilidioksidikomponentin alentamisen heikentäneen kannusteita uusiutuviin polttoaineisiin siirtymiselle ja siksi nyt tarvitaan lisää toimia, joilla uusiutuvien polttoaineiden houkuttelevuutta voitaisiin lisätä

Kaksi yksityishenkilöä lausui vastustavansa päästökaupan käyttöönottoa.

7 Tulojen käyttö ja mahdolliset hyvitysmallit

Kirkkohallitus kiinnittää huomiota siihen, että päästökaupan käyttöönotto ja fossiilisesta polttoaineesta luopuminen vaatii rinnalleen toimia, joilla voidaan tukea oikeudenmukaista siirtymää ja erityisesti niitä, joiden on taloudellisesti vaikeaa sopeutua muuttuvaan tilanteeseen. Myös Finnwatch katsoo, että Suomen tulisi kohdistaa keräämänsä varat ilmasto-oikeudenmukaisuutta vahvistaviin kohteisiin. Tällainen olisi erityisesti päästökauppadirektiivin hyväksytyihin käyttökohteisiin sisältyvän kaikille kansalaisille maksettavan ilmasto- tai hiiliosingon käyttöönotto. Myös STTK on huolissaan ilmastopoliittikan hyväksyttävyydestä kansalaisten keskuudessa sekä sen vaikutuksista eri alojen työllisyyteen, katsoo että varoja tulisi suunnata etenkin taitojen kehittämiseen ja työvoiman uudelleen-kouluttamiseen ja pitää ilmasto-osingon käyttöönottoa mahdollisena tapana kompensoida kansalaisille arjen kustannuksien nousua ilman, että ilmastopoliittisen hintaohjauksen teho kärsii.

Myös SAK toteaa, että päästöoikeuksien huutokauppatuloja on käytettävä Suomessa myös oikeudenmukaisen siirtymän toimiin ja toimia tulisi valmistella yhdessä työmarkkinatoimijoiden ja muiden relevanttien sidosryhmien kanssa. Lisäksi SAK toteaa, että päästökaupan vaikutukset lämmityksessä on kompensoitava riittäväillä tukitoimilla lämmitysmuodon muuttamiseen, erityisesti pieni- ja matalamman tason keskituloisille.

WWF Suomi toteaa, että mahdollisten hyvitysmekanismien tulisi olla sosiaaliperustaisia, eikä toimialakoh-
taisia. Aloilla, joilla on helppoa siirtyä fossiilittomiin energiatuotteisiin, päästöoikeuskustannusten hyvitysmekanismit olisivat haitallisia, koska ne hidastaisivat muutosta.

Kiinteistöliitto toteaa, että hintavaikutuksen osittaista hyvittämistä on syytä tarkastella kohdennetusti ja huolellisen arvioinnin pohjalta. Suomen Biokierto ja Biokaasu toteaa, että kompensatiomekanismille on useita eri vaihtoehtoja. Kompensatiomallista voidaan päättää myöhemmin, viimeistään ennen päästökaupan käynnistymistä (2027/-28). Tällä aikataulu voidaan harkita eri kompensatiomalleja uusimman käytettävissä olevan tiedon valossa.

Bioenergia ry toteaa, että maa- ja metsätalouden polttoaineiden (mm. käyttö koneellisissa puunkorjuu- ja metsänhoitotöissä sekä haketuksessa) kansallinen sisällyttäminen uuden päästökaupan soveltamisalaan

lisäisi uusiutuvan, kestävä bioenergian tuotannon ja/tai käytön kustannuksia ja olisi siten perusteltua hyvittää täysimääräisesti ammattikäytössä soveltamisalan laajennuksesta saatavilla ylimääräisillä huutokauppatuloilla. Energiaverotuksen kautta hyvitys ei metsätaloudessa olisi nykytilanteessa mahdollista. Bioenergia ry painottaa, että soveltamisalan mahdollinen laajentaminen edellyttää vähintään selkeää poliittista linjausta 30.6.2024 mennessä kustannusten hyvittämisestä ja hyvityksen pääperiaatteista. Sahateollisuus ry toteaa, että hallitusohjelman mukaisesti valtioneuvoston pitäisi sitoutua tekemään tässä yhteydessä jo ennakkopäätös siitä, miten kilpailukyky ei heikennetä ja kustannusnousu tullaan kattamaan teollisuudelle. Sähköteknisen kaupan liitto toteaa lausunnossaan, että jakelijoiden päästökaupan ja sosiaalisen ilmastorahaston tuloja pitää käyttää laajasti vaikuttavien puhdasta siirtymää edistävien tukiohjelmien rahoittamiseen ja niillä tulee kannustaa toimijoita investoimaan puhtaampiin ja energiatehokkaampiin ratkaisuihin. Isännöintiliitto esittää rahoitusta taloyhtiöiden energiaremonteille.

Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että direktiivin mukaisesti päästökauppatuloja käytetään vaikuttavalla tavalla päästökaupan soveltamisalan päästöjen vähentämiseksi muun muassa tukemalla liikenteen ja työkooneiden käyttövoimamurrosta. Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että Suomi pitää kiinni ilmastotavoitteistaan yleisesti ja liikenteen osalta. Palta edellyttää, että ETS2:sta saatavat huutokauppatulot käytetään täysimääräisesti edistämään ETS2:een kuuluvien sektoreiden vihreää siirtymää. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi riittävän suurta hankintatukiohjelmaa vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntäville raskaille ajoneuvoille tai sähkön ja uusien polttoaineiden jakeluinfran edistämistä raskaan liikenteen osalta.

Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry toteavat, että liikenteen ja laajemmin koko taakanjakosektorin päästötavoitteiden saavuttamisen kannalta sosiaalirahastosta ja päästökauppatuloista saatavat tulot mahdollistaisivat investointeja muun muassa lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin, ajoneuvojen hankintatukeen sekä päästökaupan aiheuttamien kustannusten kasvun kielteisten vaikutusten vähentämiseen. Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliitto ry:n mukaan ennen kompensatiomalleja ja -tapoja koskevia kansallisia ratkaisuja olisi selvitettävä eri vaihtoehtojen vaikutukset eri toimialojen kilpailukykyyn.

Metsäteollisuus ry katsoo, että uuden päästökaupan käynnistyessä päästöoikeuden hinnasta aiheutuva polttoaineen hinnannousu tulee yksiselitteisesti kompensoida ammattiliikenteelle. Samanaikaisesti päästökaupasta saatavilla tuloilla on voitava edistää tavaraliikenteen puhdasta siirtymää. Myös Rakennusteollisuus toteaa, että päästökaupan rinnalla on huomioitava myös erilaiset tukitoimet. Infrarakentamisessa pienten yritysten osuus on huomattava ja koneinvestoinnit ovat iso osa yritysten toimintaa. Mahdolliset tukitoimet, kuten vähäpäästöisten työkooneiden hankintatuki ja vaihtoehtoisten käyttövoimien infratuki nopeuttaisivat työkonokannan vähähiilisyteen siirtymistä.

SKAL toteaa, että päästökaupasta ja sosiaalirahastosta tulevasta rahasta merkittävä osa tulee käyttää toimiin, joilla vähennetään liikenteen ja erityisesti raskaan tieliikenteen päästöjä. Näitä ovat SKAL:n mukaan energiatehokkuutta parantavien toimien tukeminen sekä uusiutuvien polttoaineiden käyttöä ja vaihtoehtoisia käyttövoimia tukevat hankkeet teknologianeutraalisti.

HSL katsoo, että päästökauppatulot tulisi voida ohjata sille alueelle, mistä ne on kerätty ja tuloilla tulisi voida kehittää monipuolisesti kestävää liikennejärjestelmää paikalliset olosuhteet ja tarpeet huomioiden.

Ympäristöministeriö suhtautuu myönteisesti arviomuistiossa esitettyyn vaihtoehtoon, jossa soveltamisalan laajennuksesta syntyvät lisäiset tulot käytettäisiin suoraan puhdasta siirtymää tukeviin toimiin jakelijoiden päästökaupan päästökauppadirektiivin mukaisen soveltamisalan ulkopuolisilla sektoreilla, joihin hinnoittelu on kansallisesti laajennettu. Myös SYKE toteaa, että soveltamisalan laajennuksesta syntyvät lisäiset tulot

voidaan käyttää suoraan puhdasta siirtymää tukeviin toimiin sektoreilla, joihin hinnoittelu on kansallisesti laajennettu. Avustukset auttaisivat tulevaisuudessa välttämään jakelijoiden päästökaupan polttoaineen hintaan aiheuttaman lisäkustannuksen.

Paikallisvoima ry toteaa, että nykyisen päästökaupan piirissä olevista kaukolämpöyhtiöstä osa käyttää erityisesti varavoimalaitoksissa fossiilisia polttoaineita, joiden jakelijat tulevat olemaan uuden ETS 2:n piirissä (maakaasu, kivihiili). Polttoaineiden jakelun päästökauppa tulee nostamaan näiden laitosten polttoainekustannuksia. Tästä johtuen Paikallisvoima pitää tärkeänä, että mikäli ETS 2:ssa päädytään ns. laajaan soveltamistaan, kompensoidaan nykyisen päästökaupan piirissä oleville energiantuotantolaitoksille täysimäärisesti niille polttoaineiden hintojen nousun kautta koituvat lisäkustannukset kaksinkertaisen päästökaupparäätöksen eliminoimiseksi. Energiayhtiöiden osalta kompensatio voidaan Paikallisvoiman näkemyksen mukaan toteuttaa esimerkiksi nykyisen päästökaupparäätöksen tai verotuksen kautta, mitkä vaihtoehdot arviomuistiossa hyvin tunnistetaan.

Kuntaliitto on aiemmissa lausunnoissaan esittänyt, että laajentuvan päästökaupan tuotot kohdennetaan siihen jäsenmaahan, josta ne kerätään. Päästökauppadirektiivissä on määritelty huutokauppatulojen käyttökohteet. Kuntaliitto pitää tärkeänä HSL:n lausunnossa nostettua huomiota siitä, että arviomuistiossa ei käy ilmi, miten direktiivin tunnistamat käyttökohteet on määritetty. Kuntaliitto pitää tärkeänä, että kansallisesti on mahdollista ohjata tuki kaikkiin tarvittaviin kestävän energijärjestelmän sekä kestävän liikkumisen kannalta tarpeellisiin ratkaisuihin. Lisäksi on huomioitava, että kuntien ja kaupunkien rooli kestävyyssiirtymässä kattaa niiden omien toimintojen lisäksi myös esim. asukkaiden kestävien liikkumisratkaisujen mahdollistaminen esim. kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämässä tai vähähiilisen kaukolämmön tuottajana. Kun sosiaalirahaston kansallista suunnitelmaa laaditaan, on huolehdittava, että tuki kohdistuu pienituloisille ja tukee myös osaltaan siirtymää pois fossiilisista, kuten öljylämmityksestä luopumista.

Omakotiliitto esittää, että erityisesti heikoimmassa asemassa oleville kotitalouksille on myös jatkossa tarjolla esimerkiksi energia-avustuksia, joilla on mahdollista siirtyä päästöttömään energiamuotoon.

EK tukee tulojen käyttämistä direktiivin artiklassa lueteltuihin käyttökohteisiin, mutta painottaa kohdentamista niihin päästökauppa-aloihin, jotka myös kattavat päästökaupasta tai hiilidioksidiverotuksesta aiheutuvat kustannukset. Erityisesti tuet ja kannusteet päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan sekä lataus- ja tankkausinfraan kehittämiseen on todettu hyväksi tieliikenteessä.

Teknisen Kaupan Liitto kannattaa kansallisen käyttöönoton lykkäämistä vuoteen 2031 ja kansallisella hiilidioksidiverolla kerättävien varojen kohdentamista vihreän siirtymän vauhdittamiseen esimerkiksi. MTK:n näkemyksen mukaan päästökaupan laajentaminen liikenteeseen kasvattaa valtion saamia päästökauppatuloja merkittävästi. MTK:n näkemyksen mukaan kasvavia päästökauppatuloja tulisi käyttää myös maa- ja metsätalouden vihreän siirtymän rahoittamiseen siten, että vaihtoehtoisia käyttövoimia olisi jollakin aikajänteellä loppukäyttäjän näkökulmasta realistisesti käytettävissä. Arviomuistiossa esitetyt kustannusvaikutukset maa- ja metsätaloudelle on esitetty MTK:n mukaan niin pieninä, että päästökauppatulojen kasvu ei ainaakaan aseta minkäänlaista rajoitetta täysimääräisille kustannuskompensatioille.

Ei lausuttavaa

'Finas