

Asia: VN/23899/2023

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot koskien HE luonnosta

Esityksen mukaan direktiivin kansallista soveltamisalaa laajennetaan, koska päästökauppadirektiivin mukainen soveltamisala ei nykyisellä polttoaineenjakeulla ole mahdollista toteuttaa ilman merkittäviä ja kustannustehottomia muutoksia polttoaineiden jakeluun. Soveltamisalan laajentamista voidaan pitää perusteltuna, koska polttoaineen loppukäyttäjän tunnistaminen etukäteen olisi hankalaa. Turpeen ja kiinteiden biomassojen poltosta syntyvät päästöt eivät kuitenkaan kuulu jakelijoiden päästökaupan piiriin.

Hallitus päätti kehysriihen yhteydessä huhtikuussa 2024 EU:n polttoaineen jakelun päästökaupan hinnoitteluun liittymisestä järjestelmän hinnoittelun käynnistyessä. Myös tämä on perusteltua.

Hallituksen esityksen mukainen soveltamisala kattaisi yhteensä noin 15 Mt taakanjakosektorin CO₂-päästöjä perustuen vuoden 2021 päästötietoihin, mikä kattaisi taakanjakosektorin päästöistä yli puolet. Soveltamisalan laajennuksen kattavuus ei kuitenkaan kerro suoraan, miten sektorin päästöt tulevat kehittymään tulevaisuudessa.

Taakanjakosektorin tulevaa päästökehitystä arvioidaan PEIKKO-hankkeessa. Hankkeen tulokset on julkaistu kesäkuussa 2024. Nämä tiedot, kuten myöskään sosiaalisen ilmastorahastosuunnitelman valmistelun tiedot eivät ole osana hallituksen esitystä. Hallituksen esityksessä todetaan, että esitystä ja arviota täydennetään näiltä osin myöhemmin. On ehdottoman tärkeää, että sekä PEIKKO-hankkeen että sosiaalisen ilmastorahastosuunnitelman tiedot sisällytetään lopulliseen esitykseen.

Ilmastopaneelin raportin (4/2022, Tieliikenteen kansallisen päästökaupan toteuttaminen ja vaikutukset) mukaan EU-päästökauppa 50 euron tonninhinnalla vähentäisi tieliikenteen päästöjä 0,15 Mt vuonna 2030. Hinta muodostuu eurooppalaisilla markkinoilla, jolloin Suomen päästöjen kehityksellä ei ole huomattavaa vaikutusta päästöoikeuden hinnan muodostumiseen. VTT arvioi komission esityksen antamisen jälkeen, että kyseisellä hinnalla voitaisiin saavuttaa enintään 0,3–0,4 Mt päästövähennykset. Jos päästökaupan hintavaikutus jää hyvin pieneksi polttoaineen hintaan nähden, kansallisilla ohjaukeinoilla voi olla päästökauppa suurempi vaikutus päästöihin. Hallituksen tulee tunnistaa tämä. Ottaen huomioon edellä mainitut VTT:n arviot ja päästöjen tämän

hetken kehityksen, on äärimmäisen tärkeää, että päästöjen kehitystä seurataan ja hallitus reagoi ylimääräisillä päästövähennystoimilla, kun niitä tarvitaan.

Kustannukset loppukäyttäjille ovat suhteessa käytetyn polttoaineen määrään. Huomionarvoista kuitenkin on, että päästöjen kustannukset eivät todennäköisesti siirry loppuhintoihin täysimääräisesti. Vaikutukset taas riippuvat siitä, missä määrin polttoaineen loppukäyttäjillä on mahdollisuus muuttaa käytöstään ja vähentää päästökaupan piirissä olevan polttoaineen käyttöä. Polttoaineen kulutuksen on havaittu kasvavan voimakkaasti tulotason noustessa. Havaittu päästöjen kasvu selittyy suurempituloisten ylipäättään pienempituloisia suuremmilla ajosuoritteilla. Harvaan asutuilla alueilla on enemmän sekä vähän autolla liikkuvia, mutta myös paljon autolla liikkuvia kaikissa tuloluokissa, kun taas tiheimmin asutuilla alueilla hajonta on pienempää. Tämä johtuu muun muassa vaihtoehtoisten kulkutapojen, kuten joukkoliikenteen, saatavuuden vaihtelevuudesta alueittain.

Päästökaupan vaikutusmekanismina on korottaa fossiilisen polttoaineen hintaa. Polttoaineen loppukäyttäjillä on korkeamman hinnan myötä kannusteet vähentää polttoaineen käyttöä tai siirtyä pois fossiilisen polttoaineen käytöstä muihin energianlähteisiin. Todettakoon, että hallituksen omat toimet vievät täysin päinvastaiseen suuntaan, mikä on perusteetonta sekä talous- että ilmastopolitiikan näkökulmasta. Hallitus on esimerkiksi laskenut liikennepolttoaineiden valmisteveroa tavoitteenaan laskea polttoaineen hintaa. Koska polttoaineen hintaan vaikuttaa ensisijaisesti polttoaineen maailmanmarkkinahinta, nämä toimet eivät ole edes hallituksen omien tavoitteiden näkökulmasta järkeviä.

Hallituksen esityksen laskelmissa ei ole huomioitu hallitusohjelman muutoksia polttoaineeverotukseen tai jakeluvaihteluun. Tämä on hämmäntävää ottaen huomioon, että päätökset ovat olleet tiedossa jo vuoden 2023 puolella. Lisäksi mainitut hallituksen päätökset ovat kestävämpiä sekä ilmasto- että talustalouden näkökulmasta. Toimilla on selkeä vaikutus esimerkiksi liikennesektorin päästöihin. Esitykseen tulisi ehdottomasti lisätä vähintään karkeat arviot hallituksen toimien vaikutuksista.

Direktiiviä laajempaa soveltamisalaa voidaan pitää perusteltuna, mutta monilta muilta osin hallituksen ilmasto- ja ympäristöpolitiikka on menossa väärään suuntaan. Taakanjakosektorin päästöt eivät ole merkittävästi vähentyneet viime vuosina ja erityisesti maataloussektorin päästöjen vähenemisen on arvioitu olevan hidasta myös lähitulevaisuudessa. Lisäksi mahdolliset nousevia polttoainekustannuksia kompensoivat toimenpiteet pienentäisivät esityksen päästöjä vähentävää vaikutusta, jos ne toteutettaisiin suoraan kulutetun polttoaineen hintaa laskevalla tavalla. On selvää, että tällaiset kompensatiotoimet eivät ole perusteltuja talous- tai ilmastopolitiikan näkökulmasta. Taakanjakosektorin osalta tarvitaan pikemminkin lisätoimia, jotta vuoden 2030 päästövähennystavoitteet on mahdollista saavuttaa.

Olemme äärimmäisen pettyneitä, että sidosryhmistä ammattiyhdistysliikkeen edustajia ei ole pyynnöstämme huolimatta otettu mukaan valmistelemaan sosiaalisen ilmastorahaston suunnitelmaa. Ammattiyhdistysliikettä ei myöskään ole informoitu valmistelun etenemisestä. Kun keskeisimpiä kompensatioita niin kotitalouksille kuin yrityksille arvioidaan ja laaditaan EU:n komissiolle sosiaalisen ilmastotoimien tukisuunnitelma, olisi toimet valmisteltava yhdessä työmarkkinatoimijoiden ja muiden relevanttien sidosryhmien kanssa.

Sosiaalisen ilmastorahaston varoja ja mahdollisia hyvityksiä olisi kohdistettava erityisesti julkisen liikenteen hinnannousujen kompensointiin. Lisäksi on mahdollista harkita pieni- ja keskituloisten

liikkumisen kompensatiota. On kuitenkin pidettävä huolta siitä, että kompensatio kohdentuu tarkoituksenmukaisesti ja ettei kompensatio mitätöi tehtyjen päästövähennystoimien vaikutusta.

Vastaava huomio koskee myös 10 artiklan mukaista rahoitustuen tarjoamista ("rahoitustuen tarjoaminen pieni- ja keskituloisiin kotitalouksiin liittyviin sosiaalisiin näkökohtiin puuttumiseksi muun muassa vähentämällä vääristöveroja sekä uusiutuvasta sähköstä perittävien verojen ja maksujen kohdennettu vähentäminen"). On huomioitava, että kaikille ryhmille, kuten esimerkiksi vapaa-ajan veneilijöille, kompensatiomekanismeja ei ole perusteltu rakentaa. Lämmityskulujen kompensoinnissa tulisi keskittyä pieni- ja keskituloisten kotitalouksien öljylämmityksen muuttamiseen uusiutuvaksi.

Artiklan 10 mukaisten käyttökohteiden osalta on korostettava kohtaa k: "taitojen kehittäminen ja työvoiman uudelleenkohdentaminen, jotta voidaan edistää oikeudenmukaista siirtymää ilmastoneutraaliin talouteen erityisesti alueilla, joihin työpaikkojen siirtyminen on eniten vaikuttanut, tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa, ja investoiminen sellaisten työntekijöiden täydennys- ja uudelleenkoulutukseen, joihin siirtymä mahdollisesti vaikuttaa, mukaan lukien meriliikenteen työntekijät". Kun päästökauppatulot lisääntyvät tulevaisuudessa, on kyseisessä artiklan kohdassa mainitut toimet aloitettava välittömästi.

Edellä kuvattu on yksi mahdollinen tapa rahoittaa Pariisin ilmastopöytäkirjan mukaisia työntekijöiden oikeuksia vahvistavia oikeudenmukaisen siirtymän toimia, jotka pitäisi sisällyttää Suomen energia- ja ilmastosuunnitelmiin. SAK on esittänyt pitkään, viimeksi valtioneuvoston selonteon Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaksi ja Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategian osalta lausudessaan, että työllisyys- ja osaamistarvekartoitusten lisääminen kaikkiin ilmasto- ja energiasuunnitelmiin tulisi olla velvoittavaa, jotta päättäjät sekä valtionhallinto voisivat arvioida ja ennakoida ilmastotoimien vaikutukset työvoiman uudelleen kohdentamiseen ja taitojen päivittämiseen nykyistä paremmin.

Säännelty yhteisö

Palaute ehdotetusta säännellyn yhteisön määritelmästä ja velvoitteiden siirrosta sopimuksella sekä sääntelyn kohdetta koskevista vaikutuksista

-

Maa-, metsä- ja kalatalous

Miten ja kenelle mahdolliset hyvitykset tulisi toteuttaa erityisesti maa-, metsä- ja kalatalouden toimialoilla?

-

Liikennesektorin toimijat

Mitä vaikutuksia soveltamisalarajauksella on toimintaanne?

-

Miten mahdolliset hyvitykset niille yritysmuotoisille toimijoille, joiden käyttämä polttoaine tulee soveltamisalan piiriin, voisi toteuttaa?

-

Jaakkola Heini
Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry