

Asia: VN/11385/2020

Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnos

Lausunnonantajan lausunto

Lausunnonantajan taho

Toimiala- tai etujärjestö

Mikäli vastasit "muu taho", voit tarkentaa vastaustasi tässä

-

LAUSUNTO

-

• **Mikäli vastasit yhtyväsi toisen tahon lausuntoon, täsmennä mistä tahosta on kyse**

-

1) Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ja nielujen kasvattaminen (strategian luku 2.1)

Yhdyn tämän osa-alueen linjauksiin

Avoin vastaus kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja nielujen kasvattamista koskien

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä "MaRa") kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja toteaa siitä seuraavaa:

Luonnoksessa kansalliseksi ilmasto- ja energiastrategiaksi on esitetty varsin kattavasti erilaisia politiikkatoimia, joihin perustuvissa skenaarioissa kiinnitetään huomiota EU:n vuodelle 2030 asettamien ilmasto- ja energiatavoitteiden ja -velvoitteiden täyttämiseen ja hallitusohjelman hiilineutraalius 2035-tavoitteeseen.

MaRa pitää tärkeänä, että ilmasto- ja energiastrategiassa esitetty tavoitetaso on linjassa ajantasaisen kansallisen ja EU-tason ilmastotavoitteiden kanssa. Samalla sen tavoitteiden tulee olla

linjassa valmisteltavina olevien keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) ja maankäyttösektorin ilmastosuunnitelman (MISU) kanssa.

Ilmasto- ja energiapolitiikan oikeudenmukaisen ja kustannustehokkaan toteutuksen näkökulmasta politiikkatoimien ennustettavuus ja pitkäjänteisyys ovat tärkeitä. Luonnoksessa esitetyt linjaukset tuovat esille hyvin näkymää politiikkatoimien toteutukseen kohti vuotta 2035.

Ilmasto- ja energiastrategiassa esitetyt linjaukset tähtäävät keskeiseltä osin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, mikä on maailmanlaajuinen haaste. Ilmastonmuutoksen torjuminen on tärkeää ja kotimainen matkailu- ja ravintola-ala on mukana sen torjunnassa. Päästöjä tulee vähentää. Päästöjen vähentämiseksi ilmastopolitiikan tavoitteiden toimenpidekokonaisuuden tulee olla mahdollisimman kustannustehokas, jotta kuluttajien ostovoima ja yritysten kilpailukyky eivät vaarannu nousevien kustannusten vuoksi.

On tärkeää, että päästöjä vähennettäessä huolehditaan yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa. Päästöjä tulee vähentää kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti. On parempi kannustaa yrityksiä päästöjä vähentäviin ja energiatehokkuutta lisääviin ratkaisuihin sen sijaan, että samaan tavoitteeseen pyritään velvoittavilla päästövähennystoimilla.

Päästövähennysten kustannustehokkuus on keskeinen periaate päästövähennyskeinojen arvioinnissa, ja joustokeinojen hyödyntämisellä voidaan parantaa ilmastopolitiikan kustannustehokkuutta. MaRa katsoo, että EU:n uudet päästövähennykset tulee painottaa päästökaupparektorille strategian luonnoksen mukaisesti. Se mahdollistaa samalla kustannustehokkaimpien päästövähennysten toteuttamisen. Perusteltua on myös kertaluonteisen jouston käyttäminen taakanjakosektorin vuoden 2030 päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi. Joustomekanismien käyttö olisi hyvä mahdollistaa laajemminkin, sillä ne lisäävät kustannustehokkuutta. Joustoja voidaan tarvita, jos esimerkiksi arviot metsien hiilinielusta osoittautuvat liian optimistisiksi.

MaRa pitää joka tapauksessa tärkeänä, että päästöjä vähennetään tavalla, joka ei kuitenkaan heikennä kotimaan matkailun toimintaedellytyksiä eikä lisää kotimaassa matkustamisen kustannuksia. Päästöjen vähentämistä tavoittelevilla toimilla ja päätöksillä ei tule suosia ulkomaille matkustamista kotimaan matkailun kustannuksella.

Ilmastonmuutoksen torjumiseen liittyy keskeisesti liikenteen aiheuttamien päästöjen vähentäminen. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt tulee hallitusohjelman mukaan vähintään puolittaa vuoteen 2030 mennessä ja pitkällä aikavälillä liikenteen päästöjen vähentämisen tulee vastata Suomen hiilineutraalisuustavoitetta. Liikenteessä päästöjen vähentäminen kohdistuu pääosin tieliikenteeseen.

Tärkeimmät liikenteen päästövähennystoimet muodostuvat fossiilittoman liikenteen tiekartan kahden ensimmäisen vaiheen toimeenpanosta sekä EU:n komission Fit for 55-paketin toimeenpanosta liikenteen osalta. Fossiilittoman liikenteen tiekartan kolmannessa vaiheessa hallitus arvioi ja päättää mahdollisesta kansallisten lisätoimien tarpeellisuudesta, kun kahden ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden, kehitystrendien ja EU-aloitteiden päästövähennysvaikutukset, on arvioitu.

Strategialuonnoksessa on hyvin todettu, että autokannan uusiutuminen on keskeinen tekijä liikenteen energiatehokkuuden parantamiseksi. Liikenne- ja logistiikka-ala julkaisi keväällä 2020 tiekartan, jossa on esitetty keinot liikenteen kasvihuonepäästöjen puolittamiseen. Siinä tärkeänä pidetyt päästövähennyskeinot ovat autokannan uudistamisen nopeutus, logistiikan tehostuminen, digitalisaatio sekä jakeluvälitteiden nosto. Ilmasto- ja energiastrategiassa olisi hyvä liikenteen toimissa huomioida innovaatioiden ja investointien vaikutusketjut, jotka ovat merkittävässä osassa kaikkien toimialojen hiilineutraaliustiekartoissa. Liikenteessä tällaisia ovat esimerkiksi bio- ja sähköpolttoaineiden, akkuteknologioiden ja vetyyn perustuvien teknologioiden kehittyminen.

MaRa toteaa, että liikenteen päästöt vähentyvät joka tapauksessa ilman polttoaineiden veronkorotuksia, kilometriveroa tai polttoaineen myynnin rajoittamista joko kansallisella tai EU:n laajuisella päästökaupalla. Nämä toimenpiteet nostaisivat autolla liikkumisen, kotimaan matkailun ja työssäkäynnin kustannuksia. MaRa suhtautuu näihin toimenpiteisiin kielteisesti.

Strategialuonnoksessa on hyvin tunnustettu se, että Suomi on syrjäinen ja harvaan asuttu maa, jossa autolla tehdyt kotimaanmatkat ovat pitkiä ja oma auto on suosituin liikkumisväline kotimaanmatkailussa. Matkailutoimiala kasvaa rakennemuutosalueilla ja harvaan asutuilla alueilla toisin kuin moni muu toimiala.

Jos liikenteen päästöjen vähentämisessä nostetaan henkilöautolla liikkumisen kustannuksia nykyisestä, se suosii ulkomaille matkustamista. Siitä taas seuraa, että matkailun kerryttämät tulot, verot ja työpaikat valuvat ulkomaille samalla kun suomalaisten matkailusta aiheutuvat liikenteen kokonaispäästöt kasvavat. Kärsijöinä ovat Suomessa toimivat matkailu- ja ravintolayritykset, niiden työntekijät sekä valtio ja kunnat verotulojen saajina.

2) Uusiutuvan energian edistäminen (strategian luku 2.2)

-

Avoin vastaus uusiutuvan energian edistämistä koskien

-

3) Vety ja sähköpolttoaineet (strategian luku 2.3)

-

Avoin vastaus vetyä ja sähköpolttoaineita koskien

-

4) Energiatehokkuuden edistäminen (strategian luku 2.4)

-

Avoin vastaus energiatehokkuuden edistämistä koskien

Energiatehokkuuden edistämiseksi konkreettisia esimerkkejä ovat meneillään olevan kauden 2017–2025 energiatehokkuussopimukset, energiakatselmukset ja energiatuki katselmuksille ja energiatehokkuussopimusten puitteissa tehtäville investoinneille.

Energiatehokkuussopimukset toimivat jatkossakin keskeisenä kansallisena energiatehokkuuden edistämiskeinona sekä välineenä Suomen ja EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Energiakatselmuksilla ja sen jatkuvalla kehittämisellä varmistetaan, että katselmuksia pystytään jatkossakin käyttämään tehokkaana työkaluna energiatehokkuuden parantamisessa.

Energiatuet ovat jatkossakin keskeisiä uuden energiateknologian käyttöönoton sekä uusiutuvan energian käytön ja energiatehokkuuden lisäämisen välineitä. Energiatuki on erottamaton osa energiatehokkuussopimusten ja energiakatselmusten kokonaisuutta. MaRa pitää näitä politiikkatoimia tarkoituksenmukaisina ja perusteltuina ja toteaa, että sääntelyssä päästöjen vähentämisen tulisi olla ensisijainen tavoite suhteessa energian säästämiseen.

Strategialuonnoksessa on hyvin todettu, että rakentamiseen liittyvien tuotteiden energiatehokkuus ja kustannustehokkuus ovat parantuneet jatkuvasti. Nämä luovat edellytyksiä rakennusten energiatehokkuuden parantamiselle.

Euroopan komissio julkaisi joulukuussa 2021 ehdotuksen rakennusten energiatehokkuusdirektiivin (EPBD) muuttamisesta osana laajaa 55-valmiuspakettiaan.

MaRa pitää tärkeänä, että kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen pitäisi olla rakennusten energiankäytön ohjaava periaate yksityiskohtaisten teknisten vaatimusten sijaan. Käytännössä päästöjen vähentäminen saadaan aikaan nykyistä päästökauppasektoria kehittämällä ja tuomalla kiinteistökohtainen lämmitys päästökaupan piiriin. Näillä markkinamekanismeilla ohjataan rakennuksissa päästöjä pienentäviin investointeihin ja käyttötapoihin.

On hyvä huomioida, että EU:n jäsenvaltioiden lähtökohdat rakennusten energiatehokkuudessa ovat hyvinkin erilaisia. Komission ehdotukset eivät esimerkiksi huomioi lainkaan sitä, miten paljon

esimerkiksi Suomessa on jo tähän mennessä panostettu energiatehokkuuteen ja tehty energiaremontteja erilaisiin kiinteistöihin. Esimerkiksi matkailu- ja ravintola-alalla toimii paljon yrityksiä sellaisissa kiinteistöissä ja vuokratiloissa, joihin komission ehdotukset energiaremonttien tarpeesta tulisivat kohdistumaan. Tämä lisäisi kiinteistön käyttökorjauksia koskevia kustannuksia ja aiheuttaisi tulevaisuudessa myös merkittävästi painetta korottaa liiketiloista perittäviä vuokria.

MaRa pitää tärkeänä, että päästövähennysten kustannustehokkuus varmistetaan päättämällä toimenpiteistä paikallisella ja toimialakohtaisella tasolla. Näistä ovat hyvänä esimerkkinä vapaaehtoiset energiatehokkuussopimukset, joilla Suomi on täyttänyt energiatehokkuusdirektiivin säästötavoitteet yhtenä harvoista EU:n jäsenvaltioista.

5) Energian toimitus- ja huoltovarmuus (strategian luku 2.5)

-

Avoin vastaus energian toimitus- ja huoltovarmuutta koskien

Energiahuoltovarmuuden lähtökohtina ovat toimivat energiamarkkinat, investointeja kannustava energiapolitiikka sekä energiatehokkuus. Erityisenä vahvuutena Suomessa ovat olleet monipuoliset energialähteet ja infrastruktuuri, jotka mahdollistavat useat hankintakanavat.

Kiristynyt geopoliittinen tilanne ja energian hinnan nousu nostavat esille toimitus- ja huoltovarmuuden sekä energijärjestelmän kustannustehokkuuden tärkeyden ilmastonäkökulman rinnalle.

MaRa esittää, että ilmasto- ja energiastrategiassa tulee huomioiduksi myös se, miten Venäjän hyökkäyssodan seuraukset ja siitä aiheutuneet pakotteet vaikuttavat energian toimitus- ja huoltovarmuuteen sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä.

6) Ydinenergian käyttö (strategian luku 2.6)

-

Avoin vastaus ydinenergian käyttöä koskien

-

7) Energiamarkkinoiden kehittäminen (strategian luku 2.7)

-

Avoin vastaus energiamarkkinoiden kehittämistä koskien

Strategialuonnoksessa on uutena linjauksena esitetty seurata sähkön siirtohintoja koskevan lainsäädännön toimeenpanoa ja huolehtia sähkön siirtohintojen kohtuullisuudesta huomioiden, että sähköverkonhaltijat pystyvät toteuttamaan sähkönkulutuksen voimakkaan kasvun ja toimitusvarmuuden turvaamisen edellyttämät investoinnit sähköverkkoihin, energijärjestelmän tietojärjestelmiin ja automaatioon sekä energijärjestelmien integraatioon. Sähkömarkkinalakiin on lisätty säännökset sähkönsiirtohintojen hillitsemisestä, mitkä ovat tulleet voimaan 1.8.2021.

MaRa pitää tärkeänä sääntelyn avulla varmistaa, että jakeluverkkoyhtiöiden loppukäyttäjille tarjoama sähkön hinta pysyy kohtuullisena. Sähkön siirtohintoja koskevasta sääntelystä huolimatta sähkömarkkinoiden toimivuus ja kustannustehokkuus eivät nykyisellään vielä toteudu sähkön jakeluverkkotoiminnan hinnoittelussa loppukäyttäjän näkökulmasta.

8) Tutkimus, innovointi ja kilpailukyky (strategian luku 2.8)

-

Avoin vastaus tutkimusta, innovointia ja kilpailukykyä koskien

-

9) Verotus (strategian luku 2.9)

-

Avoin vastaus verotusta koskien

Strategialuonnoksessa on todettu, että suurin osa hallituksen linjaamista veromuutoksista on jo toteutettu vuosien 2020–2022 aikana. Vuoden 2021 alusta sähköveroluokka II alennettiin EU:n vähimmäisverotasolle.

MaRa esittää, että palveluyritysten sähköverolle luodaan oma sähköveroluokka. Pitkällä aikavälillä tulee olla yksi yhteinen sähköveroluokka koko elinkeinoelämälle.

Palvelualojen sähköveron alentaminen nopeuttaisi ilmastotavoitteiden saavuttamista. Alemmalla sähköverolla voidaan edistää investointeja esimerkiksi matkailuun ympäri Suomea, tukea toimialojen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista sekä auttaa turvaamaan kustannuskilpailukyky ja kotimaiset työpaikat.

10) Ilmastonmuutokseen sopeutumisen vahvistaminen (strategian luku 2.10)

-

Avoin vastaus ilmastonmuutokseen sopeutumista koskien

-

11) EU-vaikuttaminen (strategian luku 2.11)

-

Avoin vastaus EU-vaikuttamista koskien

-

1) Ilmastotavoitteiden saavuttaminen (strategian luku 3.1)

-

Avoin vastaus ilmastotavoitteiden saavuttamista koskien

-

2) Valtiontalousvaikutukset (strategian luku 3.2)

-

Avoin vastaus valtiontalousvaikutuksia koskien

-

3) Kansantalousvaikutukset (strategian luku 3.3)

-

Avoin vastaus kansantalousvaikutuksia koskien

-

4) Perus- ja ihmisoikeusvaikutukset (strategian luku 3.4) sekä sukupuolivaikutukset (strategian luku 3.5)

-

Avoin vastaus perus- ja ihmisoikeusvaikutuksia sekä sukupuolivaikutuksia koskien

-

5) Vaikutus energiajärjestelmään (strategian luku 4)

-

Avoin vastaus energiajärjestelmävaikutuksia koskien

-

Suomen vetystategia

-

Avoin vastaus Suomen vetystategiaa koskien

-

Avoin vastaus muita Ilmasto- ja energiastrategian osia koskien

-

Hämäläinen Sami
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry