Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka
Mikael Ohlström, Tiina Haapasalo

17.10.2017

YmV@eduskunta.fi

Eduskunnan ympäristövaliokunnan kuuleminen 19.10.2017

VNS 7/2017 vp Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030

Hallituksen selontekona eduskunnalle 14.9.2017 antama keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma vuoteen 2030 (KAISU) perustuu ilmastolakiin (609/2015). Keskipitkän aikavälin suunnitelma koskee päästökaupan ulkopuolisia sektoreita eli ns. taakanjakosektoria. Rinnakkain vuoden 2016 lopulla valmistuneen energia- ja ilmastostrategian kanssa suunnitelman avulla pannaan toimeen hallitusohjelman ilmastopolitiikan tavoitteet. Keskipitkän aikavälin suunnitelma täsmentää ja täydentää energia- ja ilmastostrategiassa määriteltyjä toimia päästöjen vähentämiseksi. Samalla se toteuttaa EU:n Energiaunionin taakanjakoasetusesityksen Suomelle asettamaa 2030-velvoitetta, joka komission ehdotuksen mukaan on Suomen kasvihuonekaasujen päästöjen vähentäminen päästökaupan ulkopuolisilla sektoreilla 39 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Taakanjakosektorin päästöjen on määrä olla vuonna 2030 korkeintaan 20,6 Mt CO_2-ekv.

Elinkeinoelämän keskusliitto keskittyy tässä muistiossaan laajan suunnitelman seuraaviin osa-alueisiin:

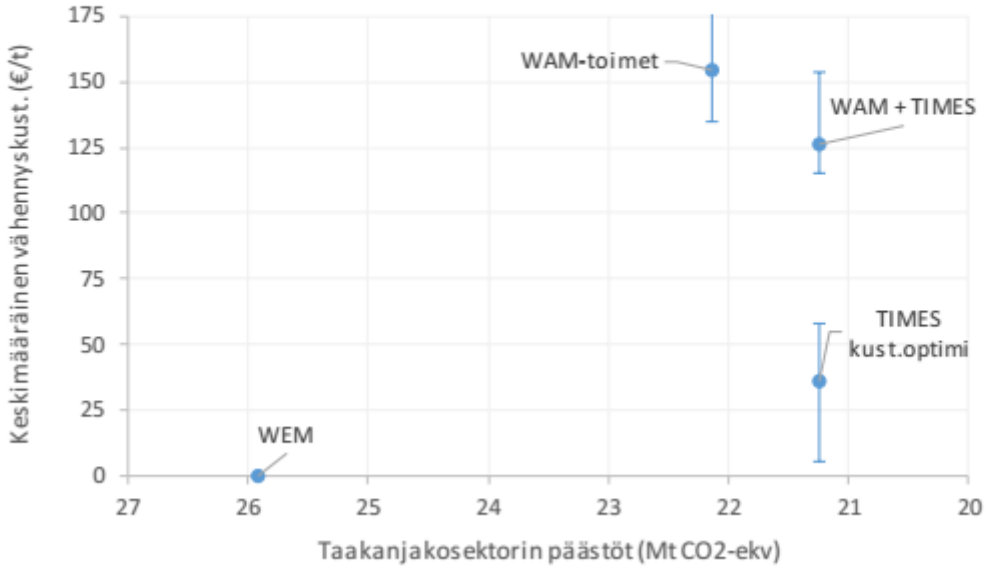
- Kustannusarviot kansantaloudelle (BKT, vienti) ja elinkeinoelämälle (erityisesti liikenne/logistiikka) sekä kustannusten minimointi (mm. joustojen hyödyntäminen)
- Eri sektorien välinen tasapaino päästöjen vähennyksissä
- Joidenkin sektorien yksityiskohtaiset kommentit
- Lopuksi muita yksittäisiä huomioita.

Energia- ja ilmastopolitiikan toteuttaminen tulee tehdä pitkäjänteisesti ja kustannustehokkaasti

Ilmastosuunnitelma antaa yrityksille ja kuluttajille konkreettista tietoa siitä, mitä toimenpiteitä tulevaisuudessa joudutaan tekemään ja mihin suuntaan yhteiskunta ja eri markkinat tulevat todennäköisesti ilmastopolitiikan vaikutuksesta kehittymään. Tämä auttaa investointi- ja ostopäätösten tekemisessä. Pitkäjänteinen politiikka on kaikkien etu ja tuleekin pitää huoli siitä, ettei se ole poukkoilevaa ja epävarmuutta aiheuttavaa (esim. ohjauskeinot, tuet, verotus).

Energia- ja ilmastopolitiikan kunnianhimoisten tavoitteiden toimeenpano aiheuttaa väistämättä lisäkustannuksia. Onkin pyrittävä mahdollisimman kustannustehokkaaseen toimenpidekokonaisuuteen, jottei kuluttajien ostovoima ja yritysten kilpailukyky vaarannu nousevien kustannusten vuoksi. Kuitenkin KAISUsta TEAS-hankkeena tehtyjen vaikutusarvioiden (6.7.2017) mukaan VTT:n TIMES-mallilla laskettu kustannusoptimi keinovalikoima olisi peräti 420 M€ edullisempi kuin KAISUssa esitettyjen toimenpiteiden kustannusvaikutus (vaikutusarvioraportin s. 44). Päästötonnikustannuksina tämä tarkoittaa KAISUn toimenpiteiden vuoden 2030 **noin 150 €/t CO_2-ekv keskimääräisten päästövähennyskustannusten alenemista keskimäärin 28 €/t CO_2-ekv:n kustannuksiin** (ks. seuraavan sivun kuva). **Tässä on suuri ero**, joten on syytä tehdä säännöllisin väliajoin uusia kustannusarvioita ja niiden herkkyystarkasteluja teknologioidenkin kehittyessä. Kustannusten jatkuva seuranta sekä toimenpiteiden ja tavoitteiden tarpeenmukainen hienosäätö ovat tärkeitä kustannustehokkuuden parantamiseksi, kuitenkin yritysten toiminta- ja investointiympäristön pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus huomioiden. Vaikutusarviossakin todetaan, että KAISUn toimien laajan kirjon vuoksi vaikutusten ennakointi on vaikeaa ja epävarmaa ja siksi on olennaista, että relevantteja vaikutuksia seurataan ja niistä laaditaan kattava arvio ennen suunnitelman seuraavaa päivitystä.

Kuva 16. Taakanjakosektorin päästöt ja keskimääräinen vähennyskustannus kyseisille päästöille vuonna 2030, suhteutettuna nykytoimien mukaiseen kehitykseen (TIMES-WEM).



Lähde: Koljonen ym., Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 57/2017.

Kansallisen energia- ja ilmastostrategian vaikutusarvioiden yhteenvetoraportissa puolestaan todetaan, että kotimaisen hintatason nousu WAM- eli politiikkaskenaariossa heikentää viennin kilpailukykyä ja laskee vientiä (-1,75 % v. 2030) WEM- eli perusskenaarioon verrattuna. Tällainen kehitys olisi huolestuttavaa, joten on siis erittäin tärkeää minimoida haitat ja pyrkiä siihen, etteivät yritysten kokonaiskustannukset kasva ja suomalaisten energian ja logistiikkapalvelujen käyttäjien suhteellinen kilpailukykyasema heikkene niin EU:n sisällä kuin kansainvälisestikään. Myös kuluttajien ostovoiman arvioidaan heikentyvän perusskenaarioon verrattuna ja tällä on omat negatiiviset vaikutuksensa esimerkiksi palvelu- ja matkailualojen yrityksiin.

Energia- ja ilmastopolitiikan ohjauskeinojen tuleekin toimia mahdollisimman markkinaehtoisesti ja turvata kilpailukykyinen energian saatavuus. EU:n Energiaunionin asettamat tavoitteet Suomelle ovat erittäin haastavia, joten kotimaisessa direktiivien toimeenpanossa on huolehdittava, että käytetään kansalliset liikkumavarat mahdollisimman optimaalisesti yritysten kilpailukykyvaikutukset arvioiden ja haitat minimoiden. Kansallisten energia- ja ilmastopolitiikan strategioiden ja ilmastosuunnitelmien on tuettava tätä, jotta vältetään muun muassa tarpeeton energia- ja kuljetuskustannusten nousu ja toisaalta kuluttajien liikkumiskustannusten kasvaminen ja ostovoiman väheneminen.

EU:n komission 2030-velvoitteisiin sallimat joustokeinot – 2 %-yksikön vuosittainen kertajousto päästökaupasta taakanjakosektorille sekä maaperän ja metsän hiilivarastojen ns. LULUCF-jousto (max 1,3 %-yks.) oikeudenmukaisilla laskentaperusteilla – on siksi pyrittävä saamaan täysimääräisinä käyttöön, jotta Suomen päästövähennystarve kohtuullistuisi 36 %:n tuntumaan ja näin alentaisi päästöjen vähentämisen kokonais- ja marginaalikustannuksia. VTT ja VATT ovat arvioineet, että 39 %:n vähennysvelvoite aiheuttaisi kaudella 2021–2030 pelkästään energiajärjestelmään 440 M€:n kustannukset perusskenaarioon verrattuna. Kansantalousvaikutus Suomessa olisi -0,6 % bruttokansantuotteesta vuonna 2030, kun komissio on arvioinut EU-tason BKT-vaikutuksen jäävän 0,15-0,54 %:in. Lisäksi kansallisen energia- ja ilmastostrategian mukaan suurimmat kustannusvaikutukset yrityksille tulisivat liikenteen ja logistiikan lisäkustannusten kautta. Dieselin käyttäjien kustannukset kasvaisivat 210 milj. euroa/vuosi 2030 mennessä. Strategian mukaan liikenteen biopolttoaineiden

energiasisällön fyysinen osuus kaikesta tieliikenteeseen myydystä polttoaineesta nostetaan 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Koska bensiinin voidaan sekoittaa maksimissaan noin 10 % biopolttoainetta, nostetaan dieselin biopolttoaineosuus 39 %:in. Tästä seuraisi dieselin pumppuhintaan noin 10 snt/l nousu (lähde: TEM Taustaraportti kansalliselle energia- ja ilmastostrategialle 1.2.2017).

Edellä mainitun biopolttoaineen hinnan aiheuttaman kustannusnousun lisäksi on tarkasteltava liikenteen verotusta. Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa todetaan, että valtion verotulot vähenisivät polttoaineista 543 miljoonaa euroa, autoverosta 540 miljoonaa euroa ja ajoneuvoverosta 23 miljoonaa euroa 2021–2030 aikana. Sopeutuisivatko hallitukset 2020-luvulla tämän verosaannon vähenemiseen?

Kaikkien sektoreiden osallistuttava päästövähennystalkoisiin

Kustannuspaineita esimerkiksi liikennesektorille tasaisi myös se, että kaikki sektorit osallistuvat päästövähennysten toteuttamiseen mahdollisimman tasapuolisesti. Nyt liikenteelle on kaavailtu jopa 50 %:n vähennys vuoteen 2030 mennessä, kun kaikkien Suomen taakanjakosektoreiden yhteinen päästövähennysvelvoite on 39 %.

Lopulta kuitenkin 2050-tavoitteiden saavuttamiseksi kaikkien sektoreiden on rajoitettava päästöjään murto-osaan nykyisestä. KAISUn jatkotyönä olisi syvennettävä eri sektoreiden päästövähennysten potentiaali- ja myös kustannusarvioita.

Liikenne

Kansainväliset sopimukset kuten Pariisin ilmastosopimus ja sitä toteuttavat EU:n 2030-tavoitteet määrittävät puitteet, joissa Suomen täytyy pohtia omia ratkaisujaan näiden sopimusten ja tavoitteiden toteuttamiseksi. Siksi on hyvä, että suunnitellaan pitkäjänteisesti ja mahdollisimman konkreettisesti toimialakohtaisia päästövähennyskeinoja. Suunnitelmien viitoittamaa suuntaa on edettävä yli hallituskausien, sillä poukkoileva politiikka (ml. veropolitiikka) aiheuttaa investointiepävarmuutta, mikä hidastaa tavoitteiden saavuttamista, lisää kustannuksia ja vaarantaa osaltaan pitkäjänteisen talouskasvun edellytyksiä.

Vaikka keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma ei koske päästökauppasektoria, kertautuvat ilmastopolitiikan kustannukset päästökaupassa mukana oleville vientiyrityksille montaa reittiä. Kustannusarvioiden on oltava riittävän läpinäkyviä, kun päätöksiä tehdään. Jotta kustannustaakka saadaan minimoitua, tulee kaikki mahdolliset päästövähennyskeinot ottaa käyttöön. Onkin hyvä, että ilmastosuunnitelman (ja e&i-strategian) linjauksissa edistetään teknologianeutraalisti biopolttoaineiden lisäksi myös sähkö- ja kaasuautojen yleistymistä kulkutapavalintojen ohella.

Liikenteen päästövähennysten kustannusten nousu ajoittuu pääasiassa 2020-luvulle. Liikenteen kilpailukykyvaikutuksien seuraamiseksi tulisi luoda vertailujärjestelmä, jossa nähtäisiin kustannuskehitys suhteessa keskeisiin kilpailijamaihin. Lisäksi kustannusten nousun hillitsemiseksi ja kansainvälisen kilpailukykymme turvaamiseksi liikenteen kustannusten nousu tulisi kompensoida yrityksille (ilmastosuunnitelman sivulla 77 tämä todetaan myös: *"Päästövähennyskeinoista päätettäessä on kuitenkin huomioitava näiden toimien aiheuttama mahdollinen kustannusten nousu erityisesti ammattiliikenteessä, sekä otettava käyttöön keinoja, joiden kautta tätä kustannusten nousua voidaan tarvittaessa kompensoida"*). Käytännössä toimivia malleja kompensoinnin järjestämiseksi on varsin vähän. Näistä paras vaihtoehto olisi dieselöljyn veroa koskevan palautusjärjestelmän luominen. Palautusjärjestelmän tulisi olla mahdollisimman yksinkertainen, jottei yritysten ja viranomaisten hallinnollinen työ merkittävästi lisääntyisi.

Osa ilmastosuunnitelmassa esitetyistä liikenteen lisäpäästövähennyksistä vaikuttaisi olevan aika epävarmalla pohjalla eli niiden toteutumista ei pystytä varmistamaan (esim. yksityisautoilua korvaava kävely ja pyöräily; nämä voivatkin korvata lähinnä julkisen liikenteen käyttöä, jolloin niiden täyttöaste pienenee eivätkä päästöt vähene, ellei vuoroja kokonaan lakkauteta). Mikäli liikenteestä

ei ole saatavissa vuoteen 2030 mennessä tarpeeksi suurta päästövähennystä ns. varmoilla keinoilla, tulisi eri sektoreiden välistä päästövähennysjakoa tarkastella vielä uudelleen. Nyt liikenteelle on asetettu ylivoimaisesti suurin kuorma suhteessa muihin sektoreihin, kun 54 % (3,4 Mt CO_2 biokaasu mukaan luettuna) taakanjakosektorin lisäpäästövähennyksistä kertajousto mukaan luettuna tulisi liikennesektorilta - osuus on vielä suurempi (61 %), kun putsataan kertajouston (0,7 Mt CO_2 eli noin 11 %) vaikutus eri sektorien välisestä päästövähennysjaosta.

Kokeiluhankkeille suunnattu investointituki, joka kehittää uuden teknologian osaamista, parantaa teknologiavientiä ja jakaa uuden teknologian käyttöönottoon liittyvää riskiä, on tervetullut.

Rakennusten erillislämmitys

Ilmastosuunnitelman sivulla 93 todetaan, että ”*lämmityspolttoaineiden energiaveron hiilidioksidikomponentin korotuksella voidaan parantaa vaihtoehtoisten lämmitysratkaisujen kuten lämpöpumppujen kilpailukykyä.*” Fossiilista tuontiöljyä korvautuu uusiutuvista energialähteistä valmistetulla öljyllä, kaukolämmöllä ja sähköllä myös, kun lämmityspolttoaineiden verotuksen painopistettä siirretään valtiontalouden näkökulmasta tuottoneutraalisti hiilidioksidipäästöjen verottamiseen. Laskemalla samalla energiasisältöön perustuvaa verokomponenttia ja korottamalla CO_2-komponenttia toimenpide odotetusti parantaa lämpöpumppujen kilpailukykyä. Se myös siirtää päästöjä taakanjakosektorilta päästökaupan piiriin. Myös ehdotettu toimenpide biokomponentin lisäysvelvoitteesta lämmitysöljyyn on kannatettava.

Öljylämmityksen etupainotteiseen alasajoon ei kuitenkaan tule ryhtyä, sillä se tulisi kansantaloudellisesti kalliiksi ja heikentäisi talvikuukausien sähköhuoltovarmuutta huippukulutuksen lisääntyessä (lämpöpumput). Öljylämmitys vähenee jatkuvasti markkinaehtoisestikin ja mm. em. verotuksen painopisteiden muutoksilla. Öljyalan skenaarioiden mukaan kevyen polttoöljyn öljylämmityskäyttö on vuonna 2030 vain 38-42 % vuoden 2005 kulutuksesta.

Myös muu ympäristösääntely kuin ilmastopolitiikka vaikuttaa energiantuotannon investointivaatimuksiin ja investointien aikatauluihin. Esimerkiksi suurten polttolaitosten BAT-asiakirjan tiukka ja etupainotteinen tulkinta voi edellyttää yksittäiseltä laitokselta kymmenien miljoonien eurojen investointeja jo lähivuosina. Tämä nostaisi kaukolämmön hintaa, lisäisi erillislämmityksen houkuttelevuutta ja vaikeuttaisi jatkoinvestointeja lämpöverkkoon kytketyn energiantuotannon modernisointiin. Kaukolämpö ja -jäähdytysteknologia kehittyy ja uusia ratkaisuja tulee tarjolle. Pilotointi- ja demorahoituksella nopeutetaan näiden käyttöönottoa. Ympäristölupamenettelyssä tulisikin huomioida myös saavutettavat ilmastohyödyt.

Jätehuolto

Mikäli jätteenpoltto otettaisiin päästökauppaan, tulisi tarkkailun osalta pysyä mahdollisimman yksinkertaisessa menettelyssä. Tarkkailun tulisi perustua Tilastokeskuksen jätejakeittain sekapolttoaineille ja biomassoille annettuihin päästökertoimien ja lämpökertoimien arvoihin. Jatkuvatoimisia CO_2-mittareita ei tulisi vaatia, jos kaupallisia helposti kalibroitavissa olevia mittareita ei ole.

Linjausten toimeenpanon valmistelussa tulisi huomioida, että päästökaupan tavoitteena on päästöjen vähentäminen ja polttoainevalinnan ohjaaminen kohti vähäpäästöisempiä polttoaineita. Ilmastosuunnitelmassa mainitaan ”*Siirto päästökauppaan saattaisi jätteenpolton hiilidioksidipäästöt hintaohjauksen piiriin*” ja sen päästövaikutukseksi enintään 0,6 Mt CO_2-ekv. Linjauksesta jää epäselväksi, kuinka jätteenpolttolaitoksella olisi mahdollisuus vähentää CO_2-päästöjä. Jätteenpolton tehtävä jätehuollon kannalta on käsitellä jätteet eikä ”polttoainetta” voi valita. Tarkoituksena on ehkäistä jätteistä ja jätehuollosta aiheutuvaa vaaraa ja haittaa terveydelle ja ympäristölle (jätelaki). Ohjausvaikutus on väärä, mikäli jätteenpoltossa alettaisiin valita ensisijaisesti käsiteltäviksi uusiutuviksi luokiteltavia jätteitä (biojäte, biomassa ja muu biohajoava jäte).

Jätehierarkia edellyttää jätteen kierrättämistä ennen energiahyödyntämistä, jolloin esim. biojäte tulisi

ohjata kompostoitavaksi tai mädätettäväksi siten, että myös ravinteet saadaan kiertoon. Monet energiahyödyntämiskäsittelyä vaativat sekalaiset, kierrätykseen kelpaamattomat jätteet ovat pääosin fossiilisista raaka-aineista peräisin, näin varsinkin vaaralliset jätteet. Jätteiden energiahyödyntäminen on myös osa kiertotaloutta. Yhdyskuntajätteiden energiahyödyntäminen on tilastojen mukaan tehostanut kierrätystä. Syntypaikkalajittelun lisäksi on useiden jätteenpolttolaitosten eteen suunnitteilla tai rakennettu jätteen koneellista lajittelua, mikä tehostaa kierrätystä ja parantaa polttoon tulevan jätteen laatua. Kaikesta jätteiden lajittelusta jää rejektiä, joka ohjataan polttoon.

Arjen ilmastopolitiikka - kulutuksen näkökulma

Suurimmat päästöt tulevat liikenteestä ja asumisesta. Kuluttajien ohjaaminen vähäpäästöisiin ratkaisuihin on tärkeää, mutta tämän ohjauksen tulee ottaa huomioon arjen realiteetit - kuten Suomen asukastiheyden ja pitkät etäisyydet ja niistä johtuvat liikkumis- ja kuljetustarpeet. Yksityisautoilua ei siis tule hankaloittaa vaan eniten päästöjä aiheuttavia liikenneruuhkia on pyrittävä vähentämään liikenteen sujuvuutta parantamalla. Kasvavien kaupunkien ja niiden lähialueiden liikenneinfra tulee pitää ajantasaisena tarpeellisin investoinnein ja esim. toimivien liikennevalojärjestelyiden avulla. Tehokkaampaa kuin kaupunkien sisääntuloväylien hidastaminen ja autoilun hankaloittaminen on vähentää autoista tulevia päästöjä (vähäkulutuksisten ajoneuvojen suosiminen, biopolttoaineiden lisääminen, sähköisen liikenteen lisääminen, liikenteen sujuvuuden parantaminen). Nämä samat keinot palvelevat myös elinkeinoelämän kuljetuksista koituvien päästöjen vähentämisessä.

Asumisessa esimerkiksi lämmitystapavalintojen ohjaamisessa teknologianeutraali CO_2-perusteinen vero-ohjaus on toimiva ratkaisu. Markkinoiden ja kilpailun on annettava toimia mahdollisimman pitkälle ja tarpeettomia tukijärjestelmiä on vältettävä.

Kunta- ja aluetason ilmastopolitiikka

Esimerkiksi kaukolämmön- ja jäähdytyksen sekä sähköistymisen hyödyntäminen helpottaa ilmastopäästöjen vähentämistä. Kunta- ja aluetasolla vaikutetaan näiden käyttöönoton edellytyksiin. Kaavoituksessa tulee huomioida teknologianeutraalisti eri vähäpäästöisten energiantuotantomuotojen sijoittumismahdollisuudet. Samoin edellisessä kohdassa mainittu liikennejärjestelmän suunnittelu ja parantaminen/sujuvoittaminen on ratkaisevassa roolissa päästöjen vähentämisessä.

Julkiset hankinnat

Julkisissa hankinnoissa tulisi painottaa päästöttömiä ratkaisuja ja samalla saadaan referenssejä cleantech-hankkeille myös vientiä helpottamaan. Myös nykyistä suurempi panostus tutkimukseen ja tuotekehitykseen olisi toivottavaa.

Liikenteessä sähkö- ja (bio)kaasubussit soveltuvat jo nyt kaupunkiajoon ja jakeluliikenteessäkin sähköistä kalustoa on jo markkinoilla. Myös biopolttoaineilla on suuri merkitys kuljetusten ja liikkumisen päästöjen vähentämisessä. Julkisilla hankinnoilla on tärkeä rooli raskaan liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Muita huomioita

- Rakennusten erillislämmityksen yhteydessä (ks. edellä) jo mainittu verotuksen painopisteen siirtäminen valtiontalouden näkökulmasta tuottoneutraalisti hiilidioksidipäästöjen verottamiseen vaikuttaisi myös työkoneiden polttoaineisiin.

- EK kannattaa energiatuen käyttöä jatkossakin mm. pk-yritysten katselmustoimintaan, energiatehokkuussopimuksissa olevien yritysten tavanomaista teknologiaa oleviin energiatehokkuusinvestointeihin sekä uuden energiateknologian käyttöönoton edistämiseen. Yleisesti ottaen investointitukityyppiset ohjauskeinot ovat suositeltavampia kuin tuotantotukityyppiset ohjauskeinot.

- Energia- ja liikennejärjestelmään tehtävät investoinnit edellyttävät ennustettavaa investointiympäristöä ja toimia tulisi linjata pitkäjänteisesti. EK kannattaa yli hallituskausien pohjautuvien suunnitelmien laatimista ja toivoo niiden viitoittamassa suunnassa pitäytymistä investointiepävarmuutta aiheuttavan poukkoilevan politiikan sijaan (päivitykset, tarkennukset yms. tietysti tarpeen ja mm. teknologiakehityksen mukaan). Nykyisellään kustannustehokas ilmastopolitiikka ja cleantech sekoittuvat yleisessä keskustelussa, joten tilannetta voisi parantaa näkökulmien selkeyttäminen ja jakaminen kahden erillisen otsakkeen alle:
  - Hiilijalanjälki: Suomen omiin päästöihin liittyvä kokonaisuus (Pariisin sopimuksen täyttäminen)
  - Hiilikädenjälki: Suomen tuottamien ratkaisujen kehittäminen ja vaikutukset.

- Ilmastosuunnitelman toimet kohdistuvat ilmastolain mukaisesti taakanjakosektorille. Päästökauppasektorin päästöt vähenevät EU:n yhteisessä päästökauppajärjestelmässä, joka ohjaa investointeja vähähiilisiin teollisuusprosesseihin sekä kypsiin uusiutuviin ja vähäpäästöisiin sähkön-/energiantuotantomuotoihin. Erilliset sähköntuotannon tuet heikentävät päästökaupan ohjausvaikutusta ja sähkömarkkinoiden hintasignaalia, jota vastaan investoinnit uuteen tuotantoon syntyvät. Yhtä tärkeää kuin luopua päästökaupan kanssa päällekkäisistä tuista on huolehtia muun ohjauksen (mm. verotus) päällekkäisyyksien purkamisesta ja yhdenmukaisesta ohjaamisesta kohti ilmastotavoitteita.

- Herkkyystarkasteluja tulisi tehdä lisää eri oletuksilla, nyt paljon (jo hallitusohjelmassa) lukittuja oletuksia. Pitkän aikavälin yhteiskunnallisesti merkittävien politiikkatoimenpiteiden toimeenpanossa tulee olla kaikki mahdollinen tieto niin kustannusvaikutus- ja kilpailukykyarvioista kuin esimerkiksi maankäytön päästöjen ja nielujen kehittymisestä.
  - Maankäyttösektori on EU:n 2030-lainsäädännössä kytketty taakanjakosektoriin eli liikenteen, maatalouden, jätehuollon ja rakennusten päästöjen vähentämiseen. Parhaimmillaan tämän ns. LULUCF-asetuksen hiilinieluista saatava hyöty on Suomelle rajoitettu vain 1,3 prosenttiyksikköön, kun taas niistä huonoilla laskentasäännöillä ja nyt todennäköiseltä vaikuttavalla epäedullisella metsien hiilinielun vertailutason määrittelyllä mahdollisesti aiheutuva lisäpäästövähennystarve on periaatteessa rajoittamaton. Perälaudaksi on saatava ainakin varmistus, ettei minkään maan tosiasiallinen päästövähennystarve voi nousta kaksisuuntaisesta LULUCF-joustokeinosta johtuen yli 40 prosentin, kuten Eurooppa-neuvostossa on lokakuussa 2014 päätetty (jäsenmaiden päästövähennystavoitteet välillä 0-40 %) [ks. myös EK:n muistio TaV-kuulemisessa 28.9.2016 taakanjakoasetuksesta U55/2016 vp]. Muuten Suomella on uhkana jopa yli 60 %:in nouseva taakanjakosektorien päästövähennysvelvoite vuodelle 2030, mikä on tietysti mahdoton toteuttaa ja tarkoittaisi valtiolle suuria vuosittaisia kuluja päästö-/nieluyksiköiden ostamiseksi (aluksi kymmeniä, myöhemmin satoja miljoonia euroja vuosittain yksiköiden hinnasta riippuen). Todennäköistä on myös, että puun tuonti Venäjältä / EU:n ulkopuolelta lisääntyy, jolloin voidaan puhua hiilivuodosta aiheuttaen myös työpaikka- ja hyvinvointivuotoa.

- **EK ja elinkeinoelämä voi osaltaan edistää ilmastosuunnitelman tavoitteiden saavuttamista:**
  - EK edustaa 25 toimialaa ja 16 000 yritystä ollen näiden etu- ja yhteistyöjärjestö. Jäsenyrityksemme kehittävät jatkuvasti uusia, tehokkaampia ja vähäpäästöisempiä ratkaisuja (valmistusprosesseja, tuotteita, palveluja) niin omien päästöjensä kuin asiakkaidensa päästöjen alentamiseen. Suomalaisten yritysten viennin kautta Suomen vaikutus ilmastopäästöjen vähentämiseen on paljon kokoaan suurempi (ns. positiivinen hiilikädenjälki). EK viestittää aktiivisesti jäsenyrityksilleen ja myös laajemmin julkisuuteen lainsäädännön muutoksista ja niiden vaikutuksista tulevaan toimintaympäristöön. Näin yritykset saavat tietoa pitkäjänteisten investointiensa tueksi siitä, mihin suuntaan lainsäädäntö ja sitä myötä markkinat ovat tulevaisuudessa kehittymässä.
  - EK:n jäsenyritysten kautta myös noin 900 000 palkansaajaa on omaksumassa kestävämpiä ja ilmastoystävällisempiä työtapoja ja tuotantoa, mikä voi heijastua myös kotitalouksien käyttäytymiseen ja ilmastotietoisuuteen.

- EK myös omistaa Cleantech Finland -brändin ja koordinoi sen toimintaa tavoitteena suomalaisten yritysten cleantech-osaamisen näkyväksi tekeminen maailmanmarkkinoilla. Lisäksi EK on mukana hallituksen kestävän kehityksen toimikunnan yhteiskuntasitoumuksessa ja toteuttaa sitä mm. omia toimitilojaan remontoidessaan.
- EK on osapuolena elinkeinoelämän energiatehokkuussopimuksessa 2017-2025, johon on jo liittynyt yli 350 yritystä. EK koordinoi suoraan energiavaltaisen teollisuuden toimenpideohjelmaa sekä yleistä toimenpideohjelmaa palveluille ja teollisuudelle. Edellinen kausi oli menestys: noin 15 TWh/a säästöä oli edelleen voimassa vuonna 2016, ja niillä vältettiin arviolta noin 4 milj. tonnia CO_2-päästöjä. Taloudellinen merkitys osallistujille näkyi noin 1,6 miljardia euroa alempina energialaskuina (380 miljoonaa vuonna 2016).

Lisätietoja:

Energia, ilmasto, biotalous:
Johtava asiantuntija Mikael Ohlström, Elinkeinoelämän keskusliitto
mikael.ohlstrom@ek.fi, puh. 050 468 1022

Liikenne, logistiikka:
Johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto
tiina.haapasalo@ek.fi, puh. 040 7631 482

Ilmasto, Energia ja materiaalitehokkuus:
Asiantuntija Kati Ruohomäki, Elinkeinoelämän keskusliitto
kati.ruohomaki@ek.fi, puh. 040 767 5684