Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta 55 valmiuspaketiksi (E 97/2021 vp ja hankekohtaiset U-kirjelmät)

Eduskunnan suuren valiokunnan kirjallinen kuuleminen 28.10.2021

Euroopan komissio antoi heinäkuussa ehdotuksensa energia- ja ilmastolakipaketiksi eli ns 55-valmiuspaketti. Tämän avulla on tarkoitus vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %:lla vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä. Valmiuspaketissa on 12 lainsäädäntöehdotuksen lisäksi komission tiedonanto, jossa esitellään valmiuspaketin keskeiset elementit.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut EU:n ja Suomen ilmastotavoitteisiin sekä 1,5 asteen ilmastopolitiikkaan. Elinkeinoelämä on muun muassa laajalla tiekarttatyöllään vahvasti tavoittelemassa Suomen hiilineutraalisuutta vuodelle 2035. Tiukatkin ilmastotavoitteet on mahdollista saavuttaa yritysten kilpailukyky säilyttäen Suomessa ja Euroopassa. Tähän on kuitenkin kiinnitettävä huomiota 55-valmiuspaketin lainsäädäntöä ja muuta ilmasto-ohjausta valmisteltaessa. Elinkeinoelämä painottaa, että samalla kun päästöjä vähennetään, on huolehdittava yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa: vähennetään päästöjä kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti.

Tässä muistiossa EK kommentoi 55-valmiuspaketin kokonaisuutta ja Suomen kantaa siihen. Lisäksi muistiossa on nostoja muutamiin tärkeimpiin hankkeisiin, joista on toimitettu erilliset muistiot erityisvaliokuntiin. **Suomen kannat ovat pääosin hyviä**. EK:lla on joitakin muutosehdotuksia kantoihin ja niiden syventämistä joiltain osin on tarpeen tehdä EU-käsittelyn jatkuessa.

1 Kokonaisuuden seuranta ja vaikutusten arviointi kansallisesti tärkeää

Suomen kanta 55-valmisupakettiin on hyvin muotoiltu, ja tuo esiin Suomen sitoutumisen EU:n vähintään 55 % ilmastotavoitteeseen. EK ehdottaa lisäystä, että kunnianhimon taso tulee varmistaa **Suomen ja Euroopan kilpailukyky säilyttäen**.

Oleellista on Suomen kannassa todettu ripeän etenemisen tarve, koska tarvittavien investointien näkökulmasta vuosi 2030 lähenee kovaa vauhtia. Ilmastoneutraalisuuteen siirtymisessä kustannustehokkuus on ensiarvoisen tärkeää, jotta varoja riittäisi mahdollisimman suureen päästövähennysmäärään. Digitaalisuus on mainintana nostettu Suomen kantaan, ja se onkin merkittävä ilmastotoimien mahdollistaja.

Suomen kannoissa eri komission ehdotuksiin on hyvin kiinnitetty huomiota toimivallan siirtoihin komissiolle (niin sanotut delegoidut säädökset) ja niihin

liittyviin epävarmuuksiin. Komissio ehdottaa itselleen laajaa toimivaltaa monen direktiivi- ja asetusehdotuksen merkittävissä kohdissa. EK pitää tärkeänä, että komissiolle annettavat valtuudet tulee olla selkeitä ja tarkasti rajattuja merkitykseltään vähäisiin säädöksiin. Tämä toisi tarvittavaa ennakoitavuutta myös elinkeinoelämälle, sillä delegoidut säädökset tuovat epävarmuutta jatkosääntelyyn hidastaen investointipäätösten tekoa.

Mahdollisimman kattavat arviot vaikutuksista erityisesti Suomeen ja suomalaisiin kuluttajiin ja yrityksiin olisivat hyvin tarpeellisia. Yritysten on hankala saada kokonaiskuvaa tästä hyvin laajasta lainsäädäntöpaketista: mitä toimintatapamuutoksia vaaditaan ja millaisia käyttö- ja investointikustannuksia on odotettavissa. **Tähän auttaisi hankekohtaisten vaikutusarvioiden lisäksi selvitys, jossa katsottaisiin lakipakettiehdotusta kokonaisuutena.**

2 EK:n eri arvioista koostama 55-valmiuspaketin vaikutus liikenteeseen ja logistiikkaan

Komission ehdotuksilla olisi toteutuessaan merkittäviä kustannusvaikutuksia liikenteeseen ja logistiikkaan. Lisäkustannukset ovat erityinen huoli ulkomaankauppaa käyville vienti- ja tuontiyrityksille. Suomen sijainnista johtuen logistiset kustannukset ovat keskeinen kilpailukykytekijä suomalaisyrityksille, joiden tuotteet ja palvelut kilpailevat maailmanmarkkinoilla. Kotimaan matkailussa henkilöauto on yleisin kulkumuoto ja autoilun kallistuminen vähentäisi matkailun kysyntää kotimaassa. Lentoliikenne on kärsinyt kovasti pandemia-ajasta ja Helsingin HUB-aseman palauttaminen on alalle haasteellista.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK toivoo, että **eduskunta kiinnittää huomiota kokonaisvaikutusten arviointiin ja varautuu lieventämään kilpailukykyvaikutuksia** EU:n komission esitysten jatkokäsittelyssä ja kansallisin keinoin. Kustannusten osalta vaikutusarviointeihin liittyy suurta epävarmuutta. Esimerkiksi päästökaupan vaikutusarvioissa sekä komission että kansallisissa laskelmissa päästöoikeuden hintana on käytetty noin 50 €/tCO2. Todellinen kustannusvaikutus voi olla huomattavasti suurempi, sillä päästöoikeuden hinta on jo nyt yli 60 €t/CO2 ja analyytikkojen antamat hintaennusteet kohti vuotta 2030 liikkuvat suuruusluokassa 90–100 €/tCO2.

Liikenne- ja viestintäministeriön teettämien selvitysten perusteella vaikutukset ovat negatiiviset koko kansantaloudelle, kun tuontihinnat kallistuvat ja viennin hintakilpailukyky heikkenee. Ehdotukset tuovat myös uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja kasvua, joiden merkitys ei sisälly valtioneuvoston esittämiin vaikutusarvioihin.

Tieliikenne-ehdotusten yhteiset kustannusvaikutukset: Tieliikenteelle ehdotettu päästökauppa nostaisi tieliikenteen kustannuksia vuodesta 2026 alkaen noin 460 miljoonalla eurolla (+alv), dieselin hinta nousisi 320 miljoonaa euroa (+alv) ja bensan 140 miljoonaa euroa (+alv). Jos dieselin ja bensan verotasojen yhdenmukaistaminen tehtäisiin dieselin veroa korottamalla, kasvaisi

dieselverotus noin 800 miljoonaa euroa vuositasolla. Henkilöautoliikenteen osalta vaikutusta keventäisi käyttövoimaveron perinnän lakkaaminen, jonka vaikutus on noin 350 miljoonaa euroa vuodessa. Tieliikennettä koskevien ehdotusten yhteisvaikutus tavaraliikenteen osalta olisi 2030 tilanteessa noin 520 miljoonaa euroa (päästökauppa 150 M€ ja energiaveromuutokset 370 M€).

Raideliikenteessä sähkön verottomuus loppuisi ja sitä olisi verotettava ainakin vähimmäisverotasolla. Tämän kustannusvaikutus olisi alle 0,5 miljoonaa euroa.

Meriliikenne-ehdotusten yhteiset kustannusvaikutukset: Meriliikenteen päästöjen vähentämistä koskevat komission ehdotukset ovat uusiutuvien ja vähäpäästöisten meripolttoaineiden käytön lisääminen, meriliikenteen liittäminen osaksi EU:n yleistä päästökauppaa ja meriliikenteen polttoaineen verottomuudesta luopuminen. Yhdessä näiden ehdotusten arvioidaan tuovan 350–560 miljoonan euron lisäkustannukset merikuljetuksiin vuoteen 2030 mennessä (uusiutuvat ja vähäpäästöiset polttoaineet 100–300 M€, päästökauppa 210 M€, meripolttoaineen verollisuus 40–50 M€). Valtioneuvosto arvioi, että ehdotusten keskinäiset vaikutukset voivat myös jonkin verran vähentää kokonaiskustannusta.

Lentoliikenne-ehdotusten yhteiset kustannusvaikutukset: Lentoliikenteen päästöjen vähentämistä koskevat komission ehdotukset ovat uusiutuvien ja vähäpäästöisten lentopolttoaineiden käytön lisääminen, lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjaon lopettaminen ja lentoliikenteen polttoaineen verottomuudesta luopuminen matkustajaliikenteessä. Lentoliikenteessä yhteisvaikutus olisi noin 215 miljoonaa euroa vuoden 2030 tilanteessa (päästökauppa 30 M€, uusiutuva polttoaine 40 M€, energiaveromuutokset 145 M€).

3 Päästökaupan uudistaminen ja laajentaminen uusille aloille

EK ei kannata kertaluonteista päästökaton alentamista, vaan päästökaton tulisi laskea viivyttelemättä ja tasaisesti kohti uutta tavoitetta, kun direktiivi on hyväksytty. Myöskin markkinavakausvarannossa tulisi palata aiempaan sisäänottomäärään 12 %, koska tarvetta suurempaan sisäänottoon ei enää ole. On hyvä, että Suomen kannassa on todettu valtioneuvoston arvioivan vielä tarkemmin näiden komission ehdotusten yhteisvaikutuksia.

3.1 Meriliikenteen päästökauppa

Komissio ehdottaa meriliikenteen sisällyttämistä osaksi EU:n nykyistä päästökauppajärjestelmää. EK:n näkemyksen mukaan **EU:n tulee ensisijaisesti vahvistaa vaikuttamistaan IMO:ssa**, jotta päästöjen vähennystoimet saadaan globaalisti tasaveroisiksi ja vaikuttavimmaksi. Koska IMO:n eteneminen ei toistaiseksi ole riittävää, **voidaan EU:ssa edetä** meriliikenteen päästökaupan valmistelussa.

Myös muissa maanosissa valmistellaan meriliikenteelle päästökauppamekanismeja. EU:n tulee varmistaa toimiva koordinaatio muilla alueilla valmisteltavien päästökauppamekanismien kanssa, ettei meriliikenteelle tule päällekkäisiä maksuja. USA valmistelee hyvin samanlaista meriliikenteen päästökauppaa kuin EU ja myös Kiinassa meriliikenne mainitaan tulevana päästökaupan toimialana.

EK:lla ei ole huomautettavaa komission ehdotuksen maantieteellisiin tai muihin rajauksiin. Päästökaupan valmistelussa on varmistauduttava siitä, ettei se aiheita kauppapoliittisia ongelmia kolmansien maiden kanssa. Päästökaupan voimaantulo asteittain on hyvä periaate, vaikka voimaantulo vuonna 2023 voi olla optimistinen aikataulutavoite.

EK pitää tärkeänä, että kaikki meriliikenteen päästökauppatulot kanavoitaisiin alan innovaatioihin ja investointeihin, jotta syntyisi positiivinen taloudellinen kierre alan päästövähennystoimiin.

Kuten U-kirjelmässä todetaan, direktiiviin tulee lisätä pysyvä helpotus jäävahvisteisille aluksille, jotta yritysten kilpailuasetelma ei vääristy talviolosuhteiden vuoksi. Suomessa tarvitaan jäävahvisteisia aluksia, joiden ympärivuotinen turvallinen käyttö lisää energiankulutusta ja päästöjä. Tämä on Suomen keskeinen tavoite neuvotteluissa meriliikenteen lisäämiksi EU:n päästökauppajärjestelmään. Suomen tulee myös varmistaa kaikin tavoin, että meriliikenteen päästökaupassa minimoidaan hiilivuodon ja kustannusvaikutusten riskit Suomen ulkomaankaupalle.

Valtioneuvosto arvioi, että meriliikenteen päästökauppa toisi noin 210 miljoonan euron lisäkustannukset Suomen ulkomaankaupalle vuoden 2030 tilanteessa. Arvio perustuu 50 €/tCO2 päästöoikeuden hintaan. Todellinen kustannusvaikutus voi olla huomattavasti suurempi, sillä päästöoikeuden hinta on jo nyt yli 60 €y/CO2 ja analyytikkojen antamat hintaennusteet kohti vuotta 2030 liikkuvat suuruusluokassa 90–100 €/tCO2.

Meriliikenteen päästövähennysten kustannusvaikutuksia voidaan lieventää mm. panostamalla t&k&i-toimiin, edistämällä pilotointeja ja demonstraatiohankkeita, edistämällä vaihtoehtoisten energialähteiden kehityskaaria, poistamalla meriliikenteen väylämaksu kokonaan, huolehtimalla jäänmurron kapasiteetista sekä logistisesta kilpailukyvystä satamissa ja takamaakuljetuksissa.

3.2 Tieliikenteen ja rakennusten erillinen päästökauppa

Komissio ehdottaa tieliikenteelle yhteistä päästökauppaa rakennusten lämmityksen ja jäähdytyksen kanssa. Päästökaupan osapuolia olisivat polttoainejakelijat ja päästökauppa käynnistyisi vuonna 2026. Päästökaupan myötä tieliikenteen päästöt vähenisivät jäsenmaissa yhteensä yhdeksän prosenttia enemmän kuin ilman päästökauppaa. EK pitää lähtökohtaisesti **EU-laajuisen**

päästökaupan selvittämistä mielekkäämpänä kuin erilliset kansalliset tieliikenteen päästökaupat.

Suomessa liikenne- ja logistiikka-alan vähähiilitiekartta osoittaa, että 50 % päästövähennys voidaan saavuttaa Suomessa 2030 mennessä ilman veronkorotuksia tai uusia taloudellisia ohjauskeinoja. Tuore päästövähennysten perusennuste tuottaa jo nykyisillä keinoilla 40 % päästövähennykset. Näiden lisäksi muun muassa autokannan uudistumisen nopeuttaminen, logistiikan digitalisaatio ja biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen nostaminen tuottavat tavoitteiden mukaiset päästövähennykset. Tavoitteiden saavuttamista edesauttavat monet muut EU-laajuiset ja kansalliset ohjauskeinot.

Käytännössä päästökaupasta tulisi uusi veroluonteinen maksu tieliikenteelle EU:ssa. Päästökaupan tuotto käytettäisiin osin jäsenmaissa ilmastotoimiin, osin EU:n käyttöön ja osin taloudellisten vaikutusten tasaamiseen EU-maissa.

Komission arvioissa käytetään päästöoikeuden hintana 48 €/tCO2, joka tarkoittaisi bensan hintaan 11 snt/l lisää ja dieseliin 13 snt/l. Näillä vaikutusarvioilla päästökauppa nostaisi tieliikenteen kustannuksia vuodesta 2026 alkaen noin 460 miljoonalla eurolla (+alv), dieselin hinta nousisi 320 miljoonaa euroa (+alv) ja bensan 140 miljoonaa euroa (+alv). Komission vaikutusarvioissa käyttämä päästöoikeuden hinta on alempi kuin EU:n yleisessä päästökaupassa ja todellisuudessa kustannukset voivat olla huomattavasti suuremmat.

Suomessa tieliikenteen verotus on jo nykyisellään korkeaa, eikä liikenteen veroja tai maksuja tule nostaa. Esimerkiksi Ruotsissa tieliikennettä verotetaan 40 % vähemmän.

Lisäksi EK kiinnittää eduskunnan huomiota siihen, että **komission ehdotus ei olisi toimialaneutraali eikä teknologianeutraali**. Päästökaupan piiriin ei kuuluisi fossiilisten polttoaineiden käyttö työkoneissa ja maataloudessa, eikä fossiilisen kaasun käyttö tieliikenteessä. Tämä ei olisi loogista, tehokasta eikä tasapuolista ilmastotavoitteiden näkökulmasta.

Mikäli päästökauppa toteutuisi, tulisi Suomessa luopua kansallisesta hiilidioksidiverosta polttoaineessa, jotta samasta päästöstä ei maksettaisi kahteen kertaan.

4 Hiilirajamekanismi

Aivan uutta ilmastotoimea eli hiilirajamekanismia on U-kirjelmässä käsitelty monipuolisesti. EK näkee, että hiilirajamekanismissa kohtaavat ilmasto- ja kauppapolitiikka haastavalla tavalla. Mekanismin käyttöönotto on EU:lta järeä toimenpide. Sen riskit liittyvät kolmansien maiden vastatoimiin ja kauppasodan uhkaan, raaka-aineiden ja tuontituotteiden kallistumiseen sekä päästöoikeuksien nykyisen ilmaisjaon poistoon erityisesti viennissä. Siksi valmistelu ja

käyttöönotto on tehtävä huolellisesti tärkeimpien kauppakumppaneiden kanssa keskustellen.

U-kirjelmän taloudellisissa vaikutuksissa on hyvin tuotu esiin hiilitullimekanismin negatiivinen vaikutus EU:n BKT:hen. Erityisesti Suomessa hiilitullimekanismi saattaisi merkitä noin 400 miljoonan euron sähkön hinnan nousua kaikilla sähkön käyttäjillä vuosittain (5 euroa/MWh), jos Venäjältä tuleva sähkön tuonti loppuisi hiilirajamekanismin takia. On huomioitava, että sähkön osalta rajahintamekanismi alkaisi täysimääräisesti vuonna 2026 raportointikauden jälkeen. Sähköistymisen edistäminen on pääkeino ilmastonmuutoksen torjuntaan, joten olisi erittäin ikävää, jos sähköistyminen osin hidastuisi hiilitullimekanismin aiheuttaman hinnan nousun takia.

Positiivista asetusehdotuksessa on pyrkimys WTO-sääntöjen noudattamiseen, oman päästöoikeusvarannon käyttö, vain suorien päästöjen mukaanotto ja aloittaminen raportointikaudella. EK:ssa pidetään kuitenkin hiilivuotoriskin minimoinnissa nykyisiä päästökaupan keinoja toimivina. Hiilivuoto tarkoittaa tuotannon siirtymistä Euroopan ulkopuolella ja päästöjen kasvua. Hiilivuotoriskin kokemille aloille tulee taata – hiilirajamekanismin rinnallakin – päästöoikeuksien riittävä ilmaisjako sekä päästökaupan epäsuorien sähkökustannusten kompensaatio. Niistä voidaan luopua vasta silloin, kun kansainvälinen kilpailutilanne tasoittuu kolmansien maiden lisätessä ilmastovelvoitteitaan. **Erityisen tärkeää on säilyttää riittävä ilmaisjako Euroopasta vietäville tuotteille, joita hiilirajamekanismi ei suojaa hiilivuotoriskiltä**.

EK ehdottaakin Suomen kantaa muutettavaksi ilmaisjaon osalta niin, että viittaus pitkältä vaikuttavaan siirtymäaikaan ja sementtiin poistetaan sekä lisätään ilmaisjaon säilyttäminen viennille ulos Euroopasta. Siirtymäaika tarvitaan antamaan aikaa yrityksille toteuttaa tarvittavia vähähiili-investointeja ja muita päästövähennystoimia. Ilmaisjako tai vastaava menettely viennille on tarpeen, jotta eurooppalaisilla vientituotteilla on mahdollisuus pärjätä jatkossakin kansainvälisillä markkinoilla, kunnes kilpailutilanne tasoittuu.

5 Energiatehokkuusdirektiivi

Erityisesti energiatehokkuudessa jäsenmaille ja yrityksille tulee sallia monipuolinen ja joustava keinovalikoima. **Suomen kannat energiatehokkuusdirektiivin uudistamiseen ovat hyviä.**

Yritysten näkökulmasta komission ehdotuksessa ongelmallisinta on **absoluuttiseen energian käyttöön perustuvat tavoitteet**. Ne erkanevat todellisuudesta yhä enemmän, kun fossiilisia polttoaineita korvataan suoraan sähköllä tai esimerkiksi vedyllä, jonka tekeminen vaatii todella paljon sähköä. Absoluuttisten energian käyttötavoitteiden tuleekin olla ainoastaan ohjeellisia, kunnes

toimivampi tapa energiatehokkuuden edistämiseen ja seurantaan EU:ssa löytyy. Suomen kannassa on hyvin todettu yhteensovittamisen haasteellisuus.

Suomen kannassa on nostettu esiin komission ehdottaman **energiansäästövelvoitteen epärealistinen taso**. Suomi on järjestelmällisissä energiatehokkuustoimissa Euroopan kärjessä, mutta ehdotettu tavoite näyttää mahdottomalle jopa meillä. Säästötoimia ei Suomessakaan löydy määräänsä enempää. Hyvää komission ehdotuksessa on se, että vapaaehtoinen sopimustoiminta sallitaan jatkossakin. Suomessa mukana on yli 60 % energian käytöstä, mm. yrityksiä, kiinteistötoimijoita ja kuntia.

Suomen hyvin varauksellinen kanta koskien uuden **valvontarekisterin luomista energiakatselmusten** seurantaan on hyvä. Kantaan voisi lisätä sen, että pakollisten katselmusten yritysrajaa tulisi nostaa. Ehdotuksessa ne kohdistuisivat myös vähän energiaa käyttäviin yrityksiin, jolloin saatu hyöty katselmuksesta voi jäädä ohueksi. Katselmusten tulosten toteuttaminen olisi edelleen yritysten päätettävissä, mikä on toimiva ehdotus komissiolta.

6 Energiaverodirektiivin uudistaminen tarpeen - ehdotus vaatii kuitenkin vielä hiomista

Energiaverodirektiivi on vanhentunut ja tulisi päivittää EU:n uudistuneen energia- ja ilmastopolitiikan mukaiseksi. Samalla on huomioitava yritysten kilpailukyky, koska energiaverotuksella on merkittävä taloudellinen vaikutus. Vaikutukset korostuvat Suomessa, jossa tarvitaan lämmitystä, ja jossa etäisyydet ovat pitkät sekä maan sisällä että viennissä ja tuonnissa. Lisäksi tuotantorakenne Suomessa on energiaintensiivinen.

EK kannattaa energiaveron määrittelyä energiasisällön mukaan sekä sitä, että kestäville biopolttoaineille ja uusiutuville hiilineutraaleille polttoaineille ja sähkölle on selvästi fossiilisia alemmat verokannat.

Dieselin ja bensiinin verotuksen luokittelu ja määritys samalle tasolle olisi kuitenkin ongelmallista. Dieselin verokannan nostaminen bensiinin tasolle merkitsisi noin 800 miljoonan euroa korotusta dieselveroon. Tämä tarkoittaisi teiden tavaraliikenteessä noin 370 miljoonan euron lisäkustannusta. EK edellyttää kansallisessa verotuksessa kilpailukykynäkökulmien huomioon ottamista, eikä liikenteen valmiiksi korkeaa verotusta pidä ainakaan nostaa.

EK:n näkemyksen mukaan meri- ja lentoliikenteessä polttoaineen verottomuudessa on noudatettava jatkossakin kansainvälistä käytäntöä ja sopimuksia, jotta edistetään tasapuolista kilpailua globaalissa markkinassa.

Energiaverodirektiiviin tulisi jättää mahdollisuus eriyttää verokannat kaupalliseen ja ei-kaupalliseen energiankäyttöön. Vaikka jäsenvaltiolla olisi mahdollisuus soveltaa energiaintensiivisiin yrityksiin alempia verokantoja, pitäisi niitä voida soveltaa laajemminkin yritystoimintaan. Liikennepolttoaineissa

verokantojen eriyttämisen poisto estäisi dieselin alemman verotason ammattiliikenteelle. Tämä saattaisi johtaa yhdessä veroluokittelun kanssa merkittäviin kustannusnousuihin ja kilpailukykyhaittoihin esimerkiksi kaupan sektorilla ja kuljetusintensiivisiä kansainvälisessä kilpailussa olevilla toimialoilla.

Suomen kannassa tulisi sanoa yksiselitteisesti, että myös sähkön verotason eriyttäminen kotitalouksien ja yritysten välillä tulee säilyttää. Nyt kanta on varovaisempi todetessaan, että "voisi olla tarpeen säilyttää". Koko teollisuuden sähköverotus tulisi pysyä nykytasollaan, minkä lisäksi palveluyritysten sähkövero tulisi laskea asteittain kohti tätä EU:n vähimmäistasoa. Sähkö on yritystoiminnassa raaka-aineen kaltainen hyödyke, jonka verotus tulee olla mahdollisimman pientä.

Suomen kannassa todetaan, että komission ehdotuksessa vähimmäisverotasot sähkölle ja lämmityspolttoaineille ovat edelleen varsin alhaiset ja että niitä tulisi nostaa merkittävästi edelleen. EK näkee, että erityisesti sähkön vähimmäisverotaso tulee pitää komission ehdotuksen mukaisena, koska sähköistyminen on ilmastonmuutoksen torjunnan ytimessä.

Suomen kannasta poikkeavasti EK ei kannata verotasojen indeksointia, koska se luo epävarmuutta tuleviin verotasoihin ja luo niihin automaattisen nostoelementin taloustilanteesta riippumatta.

7. Taakanjakoasetus

Valtioneuvoston kannat komission ehdotukseen taakanjakoasetuksen muuttamisesta ovat pääosin hyviä. Elinkeinoelämä katsoo, että taakanjakoasetuksessa määritetyissä maakohtaisissa tavoitteissa tulisi paremmin huomioida kustannustehokkaiden päästövähennysten potentiaali eri maissa, eikä jyvittää tavoitteita lähes täysin asukaskohtaiseen bruttokansantuotteeseen pohjautuen.

Joustojen käyttö on omiaan lisäämään päästövähennystoimien kustannustehokkuutta, olettaen että ne auttavat saavuttamaan saman tai suuremman päästövähennyksen pienemmillä kokonaiskustannuksilla ja siten asetuksessa tulisi sallia maksimaaliset joustot niin EU:n sisällä kuin kansainvälisesti.

Elinkeinoelämä yhtyy valtioneuvoston kantaan, että nykyistä päästökauppasektorin kertaluonteista ns. one-off-joustomahdollisuutta tulisi kasvattaa korkeimman kansallisen tavoitteen omaaville jäsenmaille sekä pitää aiheellisena arvioida käyttämättä jääneen one-off -jouston käyttömahdollisuutta muiden siitä kiinnostuneiden jäsenmaiden hyväksi. Samoin EK katsoo, että Suomelle kohdennetun one-off -jouston tasoa olisi perusteltua nostaa.

8. Uusiutuvat ja vähäpäästöiset polttoaineet meriliikenteessä

Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää hyvänä komission esityksen tavoitetta saavuttaa meriliikenteessä nykyistä nopeammin päästövähennyksiä. Uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden laajempi käyttö on todellinen ja toistaiseksi lähes ainoa keino saavuttaa päästövähennyksiä meriliikenteessä.

EK kiinnittää eduskunnan huomiota seuraaviin seikkoihin:

- Meriliikennettä koskevissa aloitteissa **yhteentoimivuus IMO:n** päästövähennystoimien kanssa on tärkeä periaate. Myös tämän aloitteen tulisi sisältää kirjaukset, joiden mukaan liitytään osaksi globaaleja velvoitteita niiden tullessa käyttöön.

- **Uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineen saatavuus:** Kestävien biopolttoaineiden tuotannolle tulee taata riittävä raaka-ainepohja kaikissa liikennemuodoissa, muutoin liikenteen päästövähennyksiä on vaikea saavuttaa. Lähtökohtana kaikilla liikennesektoreilla pitäisi olla RED-direktiivin asettamat säännöt, eikä niistä tulisi poiketa meriliikenteessäkään. FuelEUMaritime -aloitteen jatkoneuvotteluissa tulee varmistaa RED-direktiivin mukaisesti kaikkien kestävästi tuotettujen raaka-aineiden hyväksytty käyttö meriliikenteen uusiutuvien polttoaineiden valmistuksessa. Laaja raaka-ainepohja ja ennakoitavat laskentasäännöt ovat keskeisiä tavoitteita uusiutuvan energian direktiivin päivittämisessä ja uusiutuvia lentopolttoaineita koskevan asetuksen (ReFuelEU Aviation) käsittelyssä.

- **Uusiutuvan polttoaineen hinta:** Kuten valtioneuvoston kirjelmässä todetaan, uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden hinta on fossiilisia polttoaineita kalliimpi ja hinnan kehitykseen liittyy merkittävää epävarmuutta. Esityksen arvioidaan tuovan Suomen ulkomaankaupalle 100–300 miljoonan euron lisäkustannukset vuoden 2030 tilanteessa ja moninkertaisesti vuoteen 2040 mennessä. Ellei uusiutuvan polttoaineiden raaka-ainepohjaa määritellä riittävän laajasti, omaksutaan riski merkittävästi arvioitua suuremmille kustannusvaikutuksille.

- **Talvimerenkulun vaikutus:** Jäävahvisteisten alusten käyttö lisää polttoaineen kulutusta ympärivuotisesti Suomen ulkomaankaupassa. Uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääminen nostaa osaltaan edelleen jäävahvisteisuuden tuomaa lisäkustannusta. Siksi talvimerenkulun erityisolosuhteiden hyvittäminen merenkulun päästökaupassa on keskeinen tavoite.

- **Uusiutuvan polttoaineen riittävyys teiden tavaraliikenteeseen:** Fit for 55-esitysten myöstä uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden kysyntä laajenee tieliikenteestä meri- ja lentoliikenteeseen. Henkilöautoliikenteessä sähköistyminen on valtavirtaa, mutta teiden tavaraliikenteessä nestemäisiä polttoaineita käytetään vielä vuosikymmeniä.

- Suomessa teiden tavaraliikenne on 30 % energia- ja kustannustehokkaampaa kuin keskimäärin Euroopassa. Tämä perustuu polttomoottoriajoneuvoihin, joilla voidaan kuljettaa suurempien mittojen ja massojen yhdistelmiä koko tieverkolla. Tämä kustannustehokkuus on pitkäjänteisen kehityksen seurauksena saavutettu kilpailuetu. Sen ylläpito edellyttää kasvavaa uusiutuvien nestemäisten polttoaineiden osuutta teiden tavaraliikenteessä, jotta myös päästövähennykset voidaan saavuttaa mentäessä kohti 2030-lukua. Uusiutuvien polttoaineiden riittävyyttä tulisi tarkastella kansallisesti kriittisesti, jotta voidaan turvata päästövähennykset teiden tavaraliikenteessä menettämättä saavutettua energia- ja kustannustehokkuutta.

9. Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n näkemyksen mukaan komission tavoite on hyvä, eli käyttövoimien saatavuus vastaisi uudistuvien liikennevälineiden vaihtoehtoisten käyttövoimien kysyntää ja mahdollistaisi sujuvan murroksen Euroopan pääliikenneverkoilla.

Suomessa tieliikenteen sähkölatausvaatimusten arvioidaan täyttyvän henkilö- ja pakettiautojen osalta pääosin jo markkinaehtoisesti. Raskaan tieliikenteen osalta tilanne on hieman toinen. Elinkeinoelämän arvion mukaan raskaan liikenteen osalta ehdotus saattaa olla ylimitoitettu Suomen olosuhteisiin ja liikenteen rakenteeseen nähden.

Suomessa erityisesti kattavalla verkolla on pitkiä yhteysvälejä läpi harvaan asuttujen ja vähäliikenteisten seutujen. Markkinaehtoisesti suurtehoiset latauspisteet rakentuvat toisaalle logistiikkaterminaaleihin ja säännöllisten kuljetusketjujen yhteyteen ja kaupunkiseuduille.
Raskaassa liikenteessä sähkökäyttöisyyden arvioidaan etenevän hitaasti erityisesti pitkillä matkoilla ja ajettaessa suuremmilla mitoilla ja massoilla, jotka ovat Suomessa yleisesti käytössä.

Komission ehdotuksessa vetytankkausasemia vaaditaan 150 km välein ydin- ja kattavalla tieverkolla ja kaikissa kaupunkisolmupisteissä 2030. Suomi esittää tähän joustoa. Vaikka vetyasemille ei Suomessa ole vielä ehdotuksen mukaista kysyntää, tulisi vedyn jakeluinfraa kehittää kuitenkin etupainotteisesti raskaan liikenteen tarpeisiin.

Lataus-, vety- sekä kaasunjakeluasemien verkostotavoitteet tulee pyrkiä saavuttamaan mahdollisimman markkinaehtoisesti Suomen erityisolosuhteet ja pitkät välimatkat huomioiden. Edessä voi joka tapauksessa olla tilanne, jossa markkinaehtoinen kehitys tarvitsee rinnalle merkittäviä julkisia panostuksia julkisten lataus- ja tankkausasemien rakentamiseen.