Lausunto 1 (7)

Björkbacka/Rekilä/Kurki 28.10.2021

Eduskunta
Suuri valiokunta
SuV@eduskunta.fi

E 97/2021 vp 55-valmiuspaketti komission tiedonanto

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Akava ry ja STTK ry lausuvat seuraavasti:

Johdanto ja komission 55-valmiuspaketin tiedonanto

Järjestöt etupäässä kannattavat EU komission esitystä Fit for 55 ilmastopaketista. On tärkeää, että jäsenmaat sitoutuvat tavoitteeseen vähentää EU:n nettokasvihuonepäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja saavuttavat ilmastoneutraaliuden vuoteen 2050 mennessä. Ilmastonmuutoksen torjuntatoimet ovat välttämättömiä. Lisäksi ne ovat mahdollisuus Euroopan talousalueelle rakentaa uutta globaalia liiketoimintaa, joka luo kasvua ja hyviä työpaikkoja. Onnistuminen edellyttää mittavia investointeja vihreään siirtymään ml. koulutukseen ja TKI-toimintaan. Jotta siirtymä toteutuu sosiaalisesti oikeudenmukaisesti, jäsenvaltioiden on mahdollistettava jatkuva oppiminen ja parannettava työntekijöiden mahdollisuuksia osaamisensa päivittämiseen

Komission ilmastopaketin keskeisenä tavoitteena pitää olla ihmisille turvallinen ja hallittu siirtymä vähähiiliseen yhteiskuntaan. Esitetyillä toimilla on merkittäviä vaikutuksia moneen ammattiryhmään ja sen onnistunut toteuttaminen edellyttää kattavaa muutosturvaa ja hyvää vuoropuhelua työmarkkinaosapuolten kanssa. Järjestöt pitävät komission esityksen isona puutteena sitä, ettei työntekijöille oikeudenmukaisen siirtymän varmistamista murroksessa ole integroitu osaksi esityksiä.

Järjestöt pitävät hyvänä, että Suomen kannassa koskien komission 55-valmiuspaketin tiedonantoa todetaan selkeästi, että EU:n siirtymä kohti ilmastoneutraalia taloutta tulee toteuttaa ekologisen ja taloudellisen periaatteen lisäksi sosiaalisesti kestävällä tavalla, jossa otetaan huomioon oikeudenmukainen siirtymä.

Kaikissa esitetyissä toimenpiteissä tulee olla määriteltynä, miten oikeudenmukainen siirtymä toteutuu työntekijöille. Jäsenmaiden pitäisi valmistella yhteistyössä molempien työmarkkinaosapuolien kanssa kansalliset energia- ja ilmastosuunnitelmat ml. toimialakohtaiset suunnitelmat, jotka sisältävät yksityiskohtaiset ilmastotoimien työllisyysvaikutus- ja osaamistarvekartoitukset. Sama käytäntö pitää ulottaa oikeudenmukaisen siirtymän suunnitelmiin ja niiden valmisteluun. Työntekijöille reilua siirtymää on helpotettava koulutuksella ja osaamisen kehittämisellä, jotta heidän taloudellinen asemansa olisi turvattu. Työmarkkinaosapuolet tulee osallistaa toimenpiteiden suunnitteluun ja arviointiin. Komission esittämä

SAK
Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry
Pitkänsillanranta 3, 00530 Helsinki
PL 157, 00531 Helsinki
vaihde 020 774 000
www.sak.fi

AKAVA
Akava ry
Rautatieläisenkatu 6
00520 Helsinki
www.akava.fi

STTK
STTK ry
Mikonkatu 8 A, 6. krs, 00100 Helsinki
PL 421, 00101 Helsinki
www.sttk.fi

sosiaalinen ilmastorahasto (SCF) ei ole tähän tarkoitukseen kaikin osin tarkoituksenmukainen, sillä se ei sisällä lainkaan työntekijöille kohdennettavia oikeudenmukaisen siirtymän toimia.

Järjestöt huomauttavat eri välineiden osittaisesta sekavuudesta. EU komission tulee arvioida nyt esitettyjen ja jo olemassa olevan lainsäädännön, alakohtaisten strategioiden, sekä rahastojen ja tukimekanismien välinen rooli suhteessa FF55 paketin esityksiin. Erityisesti tulee arvioida eri rahoituslähteiden (mm. uusi sosiaalirahasto, oikeudenmukaisen siirtymän rahasto sekä globalisaatiorahasto) ja säädösten vaikutus uudenlaiseen tuotantoon ja hyvien työpaikkojen syntymiseen EU:n alueella. Julkisen sektorin (valtio ja kunnat) rooli on kokonaisuudessa merkittävä.

Hiilirajamekanismi

Järjestöt kannattavat hiilirajamekanismin periaatetta ja mekanismin kehittämistä. Pidemmällä aikavälillä sertifikaatit ovat keino suojata EU:n ja Suomen teollisuutta epätasaiselta kilpailulta ja hiilivuodolta. Hiilirajamekanismi vaikuttaa yhteensopivalta WTO säännösten kanssa. Se ei myöskään syrji eri alueiden yrityksiä, sillä siihen valittujen alojen tuotteiden hiilen hinta olisi sama kotimaisissa ja tuontituotteissa.

Valmistelu on perusteltua aloittaa Euroopan komission Green Deal -ohjelman mukaisesti siten, että sertifikaattijärjestelmä voitaisiin ottaa käyttöön vuonna 2031 (viides päästökauppakausi alkaa). Jo pelkästään järjestelmän valmistelu antaa EU:n ulkopuolisille valtioille signaalin siitä, että ilmastopolitiikan vapaamatkustaminen on EU:n näkökulmasta päättymässä.

On perusteltua, että mekanismi keskittyy aluksi vain muutamille keskeisimmille sektoreille. Mekanismin rajaaminen alussa tiettyihin tuotteisiin varmistaa sen, että mahdollinen laajentaminen voidaan tehdä ensimmäisten tuotteiden osalta saadut kokemukset huomioiden.

Erityisesti EU-alueen ulkopuolisilla markkinoilla on huolehdittava vientiteollisuuden kilpailukyvystä. Tähän asti hiilivuotoa on pyritty EU:ssa ehkäisemään lähinnä myöntämällä päästökauppajärjestelmässä oleville teollisuusyrityksille- ja energialaitoksille ilmaisia päästöoikeuksia. Valitettavasti ilmaisjako on samalla heikentänyt osittain yritysten kannustimia investoida vähäpäästöiseen tuotantoon kotimaassa ja ulkomailla.

Jos hiilirajamekanismi tulee käyttöön, ilmaisjaosta luopuminen on perusteltua niiden tuotteiden osalta, jotka kuuluvat mekanismin piiriin. Luopuminen lisää päästökauppajärjestelmän vaikuttavuutta ja tekee hiilirajamekanismista menetelmän, joka kohtelee tasapuolisesti eri maiden yrityksiä ja siten tukee vapaata kauppaa. Jotta hiilivuodon riski voidaan minimoida kahden järjestelmän välissä, tarvitaan ilmaisjaolle koko EU:n komission esittämä siirtymäaika.

Komission esitys ei ole vielä täysin valmis. Lisäksi on selvitettävä hiilirajamekanismin vaikutus mm. työllisyyteen sekä mekanismin konkreettinen toteutustapa (suojeltavat tuotteet, hiilisisällön määrittely, yhdistäminen päästökauppaan tai kansallisiin hiiliveroihin). Kansallisesti on tarpeen tehdä vaikutusarvio siitä, miten hiilirajamekanismi vaikuttaa esimerkiksi suomalaisen valmistavan teollisuuden työllisyyteen. Samoin on arvioitava mekanismin vaikutuksista tuontisähköön ja sitä kautta sähkön markkinahintaan Suomessa.

Päästökauppajärjestelmän muuttaminen (ilmailu, meriliikenne, tieliikenne ja rakentaminen)

Järjestöt kannattavat uuden, oman päästökauppajärjestelmän luomista maantieliikenteeseen ja rakennusten lämmitykseen. Ilman uutta järjestelmää pitäisi muita päästövähennyskeinoja, kuten uusiutuvien energian tavoitetta tai polttoaineen veroa, kiristää komission uusia esityksiäkin enemmän. Uuden päästökaupan pitäisi ennakoida ilmastotoimen alueelliset

ja sektorikohtaiset vaikutukset, jotta niiden negatiiviset työllisyysvaikutukset vältetään työntekijöiden osaamista ja taitoja uusiin työnkuviin sopiviksi kehittäen. Jäsenmaiden tulee valmistella sektorikohtaiset päästövähennysohjelmat, jotka sisältävät oikeudenmukaisen siirtymän suunnitelmat.

Liikennettä ja rakennuksia koskevan erillisen päästökauppajärjestelmän luomisen oheen komissio ehdottaa uuden sosiaalisen ilmastorahaston (SCF) perustamista, sillä järjestelmä tulee vaikuttamaan liikenteen ja rakennusten lämmityksen hintoihin niitä korottavasti. Komissio esittää rahaston yhdeksi tehtäväksi suoran sosiaaliturvan maksamista, mihin järjestöt suhtautuvat kielteisesti. Valtioneuvoston esittämä lisäperustelupyyntö esityksestä komissiolle on myös järjestöjen mukaan tarpeellinen.

Järjestöt voivat kannattaa myös päästökauppajärjestelmän laajentamista meriliikenteeseen ja sen tehostamista ilmailun osalta. Merenkulkua koskevan direktiivin lopullisessa versiossa olisi kuitenkin huomioitava paremmin esityksen vaikutukset jäsenvaltioiden kilpailukykyyn sekä sovellettava päätöksiä vaikuttavuus ja kustannustehokkuus huomioiden, kuten VNK:kin edellyttää. Meriliikenteen merkitys on Suomen merenkulkuelinkeinona, mutta myös vientiteollisuudelle ja logistiikkajärjestelmälle erityisen suuri. Päästökaupan laajentamiseen sisällytetty siirtymäaika on aivan välttämätön, jotta markkinatoimijoihin ja kuluttajille kohdistuva hintariski on mahdollista minimoida.

Talvimerenkulun erityisolosuhteet lisäävät kustannuksia Suomessa keskimääräistä enemmän. Vaikka jäänmurtajat ovatkin direktiiviehdotuksen ulkopuolella, on muistettava, että talvimerenkulkuun kuuluu niiden tuottamien jäänmurto- ja hinauspalvelujen lisäksi myös jäävahvistetut kauppa-alukset, jotka pystyvät liikennöimään jääolosuhteissa korkean jääluokkansa ansiosta. Lähes kaikki Perämerellä operoivat kauppalaivat jääluokasta ja lippuvaltiosta riippumatta tarvitsevat jäänmurtajan avustusta. Suomen satamiin liikennöi paljon ulkomaalaisia aluksia, joissa ei ole yhtä hyvät jääkulkuominaisuudet, kuin Suomen lipun alla purjehtivilla kauppalaivoilla. Jääolosuhteissa polttoainetta kuluu jopa 20-60 prosenttia enemmän. Jos talviolosuhteiden huomioimisessa epäonnistutaan, on riski, että kuljetukset siirtyvät Venäjälle tai Ruotsiin, jossa on mahdollisuus luoda Suomea edullisemmat edellytykset toimia talviolosuhteissa.

Päästökauppadirektiivi-esityksen vahvistamaiskeinot (päästökertoimen kiristämistä, kertaluontoista päästökaton leikkaamista ja markkinavarannon vahvistamista) ovat ilmastonmuutoksen torjumisen näkökulmasta perusteltuja. Järjestöt tukevat niitä, sillä nykyinen päästökauppakehys ei riitä saavuttamaan EU:n nettonollapäästötavoitetta.

Valmistelussa on otettava huomioon, että päästövähennyskertoimen kiristäminen lähes kaksinkertaiseksi on merkittävä haaste päästökaupan kattamille toimialoille. Komission esittämien päästökaupan vahvistamis- ja uudistamistoimenvaikutuksia on vaikea arvioida tarkkaan. Nämä toimet kuitenkin nopeuttavat eri toimialojen rakennemurrosta, joten on tärkeää varmistaa, että uudistuksilla ei ole kielteistä vaikutusta Suomen ja EU:n työllisyydelle. Työllisyysvaikutusten kannalta keskeistä on ennakoida mahdollisia muutoksia vuoropuhelun avulla, mahdollistaa työntekijöille taitojen päivittäminen työpaikalla ja kohtuullinen toimeentulo opiskelun aikana. Ammattitaitoaan tulisi voida päivittää niin, että esimerkiksi työttömyyttä ei synny, vaikka toimialalla tapahtuisi uudelleenjärjestelyjä.

Komission esitys päästökauppatulojen hyödyntämisestä jatkossa nykyistä paremmin jäsenvaltioiden ilmastotoimiin, vihreään siirtymään ja nimenomaan työntekijöiden oikeudenmukaisen siirtymän tukemiseen on erittäin kannattava esitys. Järjestöt kannattavat sitä, että päästökaupan huutokauppatulot korvamerkittäisiin ja käytettäisiin kokonaisuudessaan direktiivissä määrättyihin 11 ilmastotoimiin. Tässä ei ole kyse niin painavasta puuttumisesta yleiskatteisuusperiaatteeseen, etteikö Suomi voisi esitystä kannattaa.

Erityisesti järjestöt toivovat, että päästökaupan huutokauppatuloja kohdennettaisiin Suomessa työntekijöiden taitojen kehittämiseen ja työvoiman uudelleenkohdentamiseen niillä alueilla ja toimialoilla, joihin ilmastoimista johtuva työn murros vaikuttaa eniten. Tämä olisi direktiivin vuoden 2010 päivityksen mukaan jo nyt mahdollista, mutta toistaiseksi Suomi ei ole päästökaupan huutokauppavaroja näihin toimiin käyttänyt. Huutokauppatulojen toimen kohdentamista näihin toimiin lisää se, ettei Suomi ole ainakaan tähän mennessä ohjannut varoja myöskään oikeudenmukaisen siirtymän rahastosta työntekijöiden saamisen vahvistamiseen turve-energiatoimialaa lukuun ottamatta. Järjestöt katsovat myös, että huutokauppatulojen korvamerkityksi rahoitukseksi voitaisiin lisätä komission uuden esityksen energiatehokkuuden, kaukolämpöjärjestelmien ja lämpöeritysten parantamiseen tähtäävät tai rahoitustukea tarjoavat toimet.

Järjestöt kannattavat innovaatiorahaston koon kasvattamista. Toisin kuin modernisaatiorahaston, sen kautta myös suomalaiset yritykset voivat saada rahoitusta edistykselliselle vihreälle teknologialle ja vihreää siirtymää nopeuttavalle tutkimukselle. Lisäksi modernisaatiorahaston sääntöjen yhtenäistäminen EU:n ilmastotavoitta tukevaksi on kannatettavaa.

Taakanjakosektori

Nykyisessä taakanjakodirektiivissä päästövähennystoimia on kohdennettu jäte- ja maataloussektorin lisäksi rakennus- ja liikennesektorille. Komissio esittää, että rakennus- ja tieliikennesektorit olisivat ainakin vielä 2020- luvun taakanjakotoimien ja myös uuden päästökaupan piirissä. Joten on varmistettava, että päällekkäiset toimet vältetään. Taakanjakodirektiivin alle kuuluvissa päästövähennystoimissa on perusteltua keskityttyä lisäämään toimia maatalous- ja jätesektoreille, jos liikenne- ja rakennuspuolen uusi päästökauppajärjestelmä toteutuu.

Järjestöt ymmärtävät, että komission uusi 50 prosentin vähennystavoite-esitys Suomelle on haastava. Tämä jo yksistään tarkoittaa lisätoimia taakanjakosektorille nykysuunnitelmia nopeammassa tahdissa. Valtioneuvosto esittää ratkaisuksi sitä, että Suomi tavoittelisi suurempaa osuutta EU:n päästövähennyksistä ohjattavan kiinteiden kohteiden päästökaupan puolelle kuin mitä komissio. Käytännössä vielä enemmän ja nopeampia ilmastotoimia energiatuotantoon ja teollisuuteen. Tämä ei ole järjestöjen mielestä perusteltua, sillä päästökauppasektorin tavoitteita kiristetään komission esittämällä ilmastopaketilla jo huomattavasti. Lisäksi energiatuotanto ja teollisuus ovat jo vähentäneet kasvihuonekaasupäästöjään huomattavasti suhteutettuna taakanjakosektoriin, kuten esim. maataloussektoriin. Joustojen käytön mahdollistaminen myös jatkossa on järjestöjen mielestä mahdollinen, eri sektorien osalta tasapuolisempi tapa edetä.

Energiatehokkuusdirektiiviuudistus

Järjestöt eivät kannata kaavamaista julkisen sektorin rakennuskantaan kohdistuvaa nolla-energiatasoista kolmen prosentin peruskorjausvelvoitetta. Ehdotus energiatehokkuusdirektiiviksi koskettaa laajalti julkista sektoria ja julkista, pääsääntöisesti jo ikääntynyttä ja isolla korjausvelalla rasitettua rakennuskantaa, jolla työskentelee paljon mm. kunnan, valtion ja sote-alan ammattilaisia. Julkisen sektorin tulee voida kohdistaa käytössään olevat taloudelliset resurssinsa mahdollisimman vaikuttavaan päästöjen vähentämiseen ja hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseen kaikilla käytettävissä olevilla keinoilla.

Energiatehokkuusdirektiivissä kiinnitetään huomiota myös julkisten hankintojen energiatehokkuuteen ja energiansäästövelvoitteeseen, joihin esitetään tiukennuksia. Esimerkiksi sote-alalla kertakäyttömateriaalin materiaalivirrat ovat suuria, ja tähän asti hinta on ollut merkittävä tekijä hankintoja tehtäessä. Tulevaisuudessa koko hankintaketju ja tuotteiden elinkaari ja kierrätettävyys tulevat uudella tavalla tarkasteluun. Myös asiakkaiden palveluprosessien päästöihin kokonaisuutena on mahdollista kiinnittää huomiota, mutta onnistuakseen se vaatii uudenlaista julkisen sektorin osaamista ja kouluttautumista uusien

työtapojen omaksumiseksi.

Uusiutuvan energian direktiiviesitys

Uusituvan energian käyttö on avainroolissa päästöjenvähentämisessä, mutta tavoitteita ja keinoja ei tule sekoittaa keskenään**.** Komissio ehdottaa 2030 uusiutuvan energian tavoitteen nostamista vuonna 2030. EU-tasolla uusiutuvien osuutta tulisi kasvattaa 32 prosentista 40 prosenttiin. Tavoite on tarkoitus jyvittää jäsenmaiden kesken siten, että osalla jäsenmaista uusiutuvien osuus olisi selvästi EU:n keskiarvoa suurempi. Esim. Suomessa noin puolet kaikesta käytetystä energiasta tulee uusiutuvista lähteistä.

Vaikka uusiutuvan energian lisääminen on keskeinen keino päästöjen vähentämiseksi, sitova jäsenvaltiokohtainen tavoite ei ole kannatettava. Keskeistä on saavuttaa päästötavoitteet eikä määritellä keinoja, miten tavoitteet saavutetaan. Jos Suomi esimerkiksi rakentaa uutta ydinvoimaa ja vähentää päästöjä sen avulla, se vähentää uusiutuvan energian suhteellista osuutta energiapaletissa.

Uusiutuvan energian direktiivissä määritellään myös mistä lähteistä tuotettu sähkö voitaisiin kelpuuttaa esimerkiksi synteettisten polttoaineiden raaka-aineeksi (renewable fuels of non-biological origin, RFNBO). Järjestöjen näkemyksen mukaan luokitteluita pitäisi olla kaksi – CO2-päästötön ja päästöllinen. Rajaamalla vain tietyt uusiutuvan energian lähteet sopiviksi, rajataan ydinvoimalla tai muulla päästöttömällä keinolla (esim. CCS) tuotettu vety pois keinovalikoimasta. Tämä vaikeuttaa tarpeettomasti päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Valtioneuvoston kanta on pääosin kannatettava. Se kiinnittää aivan oikein huomiota direktiivin myötä muuttuvan sääntelyn tuomaan epävarmuuteen ja puutteelliseen vaikutustenarviointiin. Selkeämpi linjaus suhteessa direktiivin myötä nousevaan uusiutuvan energian tavoitteeseen jää kuitenkin uupumaan. Toisaalta valtioneuvosto suhtautuu kriittisesti lämmitys- ja jäähdytyssektoreiden ja teollisuuden erillisiin uusiutuvan energian lisäystavoitteisiin ehdottaen, että ne eivät olisi sitovia vaan ohjeellisia. Samaa periaatetta tulisi johdonmukaisesti noudattaa koko direktiivin suhteen.

Pidämme valtioneuvoston kantaa kehittyneiden polttoaineiden osalta oikeana. Valtioneuvosto toteaa, että tavoitteen tasossa tulisi huomioida mahdollisuus käyttää myös muista päästöttömistä energialähteistä kuin uusiutuvista energialähteistä valmistettua vetyä.

Energiaverouudistus

Valtioneuvoston lähtökohta EU:n energiaverouudistuksen kunnianhimon korostamiseksi on hyvä. Kanta polttoaineen energiasisältöön perustuvaan veromalliin on perusteltu. Kyseinen veromalli antaa paremmat mahdollisuudet vertailla erilaisia tuotteita keskenään, koska mittaristo on eri tuotteille samanlainen. Energiasisältöön perustuva verotus lisää oikeusvarmuutta ja laajentaa nykyistä veropohjaa. Myös järjestöjen näkemyksen mukaan siirtymäaika on tarpeen, jotta mahdollistetaan toimiva siirtymä uuteen energiaverojärjestelmään.

Valtioneuvosto on energiasisältöön perustuvan veromallin lisäksi nostanut esiin, kuinka jatkotyössä tulisi arvioida mahdollisuutta verottaa polttoaineiden hiilidioksidipäästöjä yksilöllisesti tuotekohtaisesti ja elinkaaripäästöt huomioiden. Energiaverotuksen yhdenmukaistamisen näkökulmasta kanta on perusteltu. Asiassa tulee kuitenkin huomioida tuleva kehitys koskien päästökaupan laajentumista esimerkiksi liikenteeseen ja rakentamiseen, jottei tällainen veromalli johda kaksinkertaiseen verotukseen. Valtioneuvosto onkin tunnistanut aivan oikein energiaverodirektiivin ohella myös päästökaupan merkittävyyden päästöjen vähentämisessä.

Järjestöjen näkemyksen mukaan erilaisten verotukien karsiminen on lähtökohtaisesti perusteltua. Valtioneuvosto nostaa kuitenkin esiin perusteltuja huomioita verokantojen yhtenäistämisen haasteista, kuten mahdollisen laskevan vaikutuksen fossiilisten polttoaineiden verotasoihin. Sähköveron muutoksilla ja sähköveroluokkien porrastuksen poistamisella voi olla hidastava vaikutus yhteiskunnan sähköistymiseen. Sen sähkön eriyttämiskehitystä koskevaa osaa (kappale *Veropoikkeusten karsiminen, veropohjan laajentaminen ja verokantojen yhtenäistäminen*) tulisi tarkentaa näiltä osin, jotta sähköistymiskehityksen merkitys päästöjen vähentämisessä tulisi selkeämmin esiin.

Huomionarvoista on, että Suomen energiaverojärjestelmä ei perustu puhtaasti päästöohjaukseen, vaan energiaverotuksella on myös suuri fiskaalinen merkitys. Järjestöjen näkemyksen mukaan yksi suurimpia keskipitkän ja pitkän aikavälin veropoliittisia haasteita on liikenteen verotulojen laskeminen liikenteen sähköistymisen myötä.

Lentoliikenteen ja merenkulun päästöjen hinnoittelu voidaan toteuttaa monella tapaa, esimerkiksi verotuksen tai päästökaupan avulla. Päästövähennystavoitteiden näkökulmasta on perusteltua, että lentoliikenteen ja merenkulun päästöjä tulee pyrkiä vähentämään. Valtioneuvoston kanta lentoliikenteen ja merenkulun verouudistuksen osalta on liian varauksellinen.

Rahti- ja matkustajaliikenteen erottelu verotuksellisesti voisi johtaa päästöohjauksen näkökulmasta epätoivottuihin seurauksiin, koska se voisi vähentää kannustimia yhdistää rahti- ja matkustajaliikennettä päästöjen kannalta optimaalisella tavalla. Erilainen verokohtelu ei kuitenkaan ole ensisijaisesti haaste kilpailukykynäkökulmasta, vaan päästöohjauksen tehokkuuden vuoksi. Tämä tulisi tuoda selkeämmin esiin valtioneuvoston kannassa. Maasähkön edistämistä on pidettävä kannatettavana, sillä maasähkön päästövähennyspotentiaali on merkityksellinen erityisesti suurissa satamissa. Järjestöt tunnistavat valtioneuvoston tavoin lentoliikenteen ja merenkulun aseman kansainvälisenä toimialana.

Järjestöjen näkemyksen mukaan esitetty direktiivin voimaantuloaikataulu vuoden 2023 alkuun on nopea, mutta tarpeellinen. Valtioneuvosto on kannanmuodostuksessaan sitoutunut kansainvälisiin päästövähennystavoitteisiin ja esitetty aikataulu tukee tätä kantaa.

Vaihtoehtoiset polttoaineet

Järjestöt pitävät tärkeänä, että nolla- tai vähäpäästöisten polttoaineiden laajamittaiseen käyttöön rakennetaan riittävät ja toimivat lataus- ja polttoaineverokostot.

Komission tavoitteen toteutuessa kaasu- ja hybridiautot olisivat jäämässä siirtymäkauden liikennevälineiksi. Tämä on perusteltua, sillä päästövähennystavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta on ongelmallista hankkia hybridiautoja täyssähköautojen sijaan.

Fossiilittoman liikenteen tiekarttaraportin mukaan Suomessa suurin osa ostetuista sähköautoista on tällä hetkellä hybridejä. Kaasuautojen tankkausasemien perustamista tuetaan Suomessa 20 milj. eurolla vuosina 2020 - 2025. Lisäksi paineistetun kaasun tankkaushankkeita 9,2 milj. ja nesteytetyn 10,8. milj. eurolla. Sähköautojen latausinfran tukemiseen on varattu 34 milj. euroa.

Vaikka sähkölatausasemia rakentuu Suomeen nopeasti sekä markkinaehtoisesti että julkisin varoin, on kehityksessä myös puutteita. Julkisia latauspaikkoja- ja pisteitä on heikosti erityisesti Koillis- ja Pohjois-Suomessa. Myös raskaan liikenteen tarpeisiin tarkoitettujen suurteholatausten asemaverkoissa on suuria puutteita.

Komission esityksen toteutuessa olisi arvioitava, kuinka pitkään kansallisia tukia on perusteltua ohjata aktiivisesti kaasu- ja hybridiautojen latausinfran tukemiseen.

Järjestöjen näkemyksen mukaan julkiset investoinnit olisi kohdennettava henkilö- ja pakettiautojen osalta ensisijaisesti sähkölatauspisteisiin alueilla, jossa muutos ei tapahdu markkinavetoisesti. Myös lentokenttien ja satamien maasähkövaatimusten täyttäminen tarvinnee jatkossa tukia. Lyhyellä aikajänteellä myös biokaasun jakeluinfran kehittämisen tukeminen on perusteltua, mutta ensisijaisesti raskaalle- ja meriliikenteelle.

EU komission esittämä sitova vetyasema velvoite ei ole perusteltu, sillä polttoaineena vety on vasta kokeiluvaiheessa ja erittäin kallis vaihtoehto. Suomi tarvitsee perustellusti tähän esitykseen valtioneuvostonkin esittämiä joustoja.

Lisätiedot

Pia Björkbacka SAK
pia.bjorkbacka@sak.fi
puh.050 464 5342

Piia Rekilä Akava
piia.rekila@akava.fi
puh. 044 300 9484

Leila Kurki STTK
leila.kurki@sttk.fi
puh. 0400 798 959