Climate Leadership Coalitionin (CLC) asiantuntijalausunto

valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin, markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen)

CLC kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston kirjelmästä U 60/2021 vp.

Ehdotuksen tausta, sisältö ja tavoitteet

Euroopan komissio antoi 14 päivänä heinäkuuta 2021 niin kutsutun 55-valmiuspaketin, jonka ehdotuksilla toimeenpannaan EU:n ilmastolailla asetetut velvoitteet: vähentää EU:n netto-kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %:lla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU-tasolla vuoteen 2050 mennessä. Osana pakettia komissio antoi ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun EU:n parlamentin ja neu-voston direktiivin, markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen sekä asetuksen muuttamisesta.

Osana pakettia komissio antoi myös ehdotuksen EU:n parlamentin ja neuvoston päätökseksi päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse unionin kasvihuonekaasujen päästökauppa-järjestelmän markkinavakausvarantoon lisättävien päästöoikeuksien määrästä vuoteen 2030 saakka.

EU:n päästökaupan säännöistä vuosille 2021-2030, osana EU:n silloista kokonaistavoitetta vähentää päästöjä vähintään 40 %:a vuoteen 2030 mennessä, sovittiin vuonna 2018. Päästökauppasektorille unionin kokonaistavoite tarkoitti 43 %:n päästövähennystavoitetta vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Komissio on sittemmin arvioinut, että vuonna 2018 sovitulla sääntelyllä saavutettaisiin päästökauppasektorilla 51 %:n päästövähennys vuoteen 2030 mennessä. Komission mukaan tämä olisi riittämätöntä suhteessa EU:n vähintään 55 %:n päästövähennystavoitteeseen, vaikka ylittääkin päästökauppasektorin aiemman vähennystavoitteen. Tästä syystä komissio ehdottaa EU:n nykyisen päästökaupan kiristämistä.

Lisäksi komissio katsoo, että tietyillä päästökaupan ulkopuolisilla sektoreilla päästöt eivät ilman lisätoimia ole vähenemässä lainkaan tai tarpeeksi suhteessa siihen, mikä on tarpeen vähintään 55 %:n tavoitteen saavuttamiseksi. Tästä syystä komissio ehdottaa EU:n nykyisen päästökauppa-järjestelmän laajentamista meriliikenteeseen sekä erillisen päästökauppajärjestelmän perusta-mista ja käyttöönottoa tieliikenteen päästöille sekä niille rakennusten lämmityksestä aiheutuville päästöille, jotka ovat aiemmin olleet päästökaupan ulkopuolella.

Markkinavakausvaranto on toiminut osana EU:n päästökauppajärjestelmää vuodesta 2019 lähtien. Markkinavakausvarantopäätöksen mukaan kolmen vuoden kuluessa varannon toiminnan käynnistymisestä komission tulee tarkastella sen toimivuutta osana päästökauppajärjestelmää ja tarvittaessa ehdottaa muutoksia. Tarkastelun pohjalta komissio ehdottaakin nyt muutoksia markkinavakausvarantoon sekä direktiiviehdotuksella että erillisellä ehdotuksella Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi.

II Vaikutukset Suomelle – Valtioneuvoston kirjelmästä

Tiedonannossa komissio korostaa, että vähintään 55 %:n ilmastotavoitteen toimeenpano vuoteen 2030 mennessä toteuttaa myös tarpeellisen talouden, yhteiskunnan ja teollisuuden rakennemuutoksen, joka luo monia mahdollisuuksia. Lisäksi tiedonannossa korostetaan päästöjen ja talouden kasvun erkaantumista; vuoden 1990 jälkeen EU:n alueelliset päästöt ovat vähentyneet 24 %:lla samalla kun BKT on kasvanut yli 62 %. Samalla ajanjaksolla tarkasteltuna Suomen aluepäästöt ovat vähentyneet 25,5 % samalla kun BKT on kasvanut 63,4 %.

Yksi keskeinen tekijä arvioitaessa esitetyn ehdotuksen muutoksia Suomelle on päästökaupan huutokauppatulojen muutos. Valtioneuvosto korostaa, että EU-tason huutokauppatulojen arviointiin liittyy epävarmuuksia, sillä kaikkia niiden kertymään vaikuttavia päästökaupan yksityiskohtia, kuten päästöoikeuksien määrä sekä päästöoikeuden hinta, ei ole mahdollista arvioida. Arvion tekemistä komission esittämien muutosten vaikutuksista Suomen huutokauppatuloihin vaikeuttaa lisäksi epätietoisuus EU-budjettiin tuloutettavien huutokauppatulojen määrästä, sillä komissio ei vielä ole antanut tähän liittyvää ehdotusta.

Komission direktiiviehdotuksessa esitetään jäsenvaltioille velvollisuutta käyttää huutokauppatulot kokonaisuudessaan direktiivissä mainittuihin ilmastotoimiin.

Maantieteellisestä sijainnista johtuen meriliikenteen merkitys Suomelle on suuri. Merikuljetusten osuus Suomen tavaraviennin määrästä oli vuosina 2018 ja 2019 noin 92 % ja tavaratuonnin määrästä noin 78 %. Kuljetukset meritse ovat Suomelle keskeisiä EU:n sisäisessä kaupassa. Muiden EU-maiden kanssa käytävästä tavarakaupasta noin 95 % hyödyntää meriliikennettä.

Talvimerenkulun erityisolosuhteet sekä etäisyys muihin EU-maihin ja valtamerireiteille lisäävät merikuljetusten kustannuksia Suomen ulkomaankaupassa muihin maihin verrattuna. Talvimerenkulku tekee alusinvestoinneista kalliimpia ja lisää alusten polttoaineenkulutusta ympäri vuoden. Mikäli talvimerenkulkua ei huomioida päästökaupassa, Suomen meriliikenteen kustannukset lisääntyvät enemmän kuin muiden maiden. Jäävahvistetut alukset tuottavat muihin aluksiin verrattuna enemmän päästöjä liikkuessaan sekä avovesissä että jäissä.

Valtioneuvosto viittaa U-kirjeessään liikenteen ja lämmityksen päästökaupan Suomea koskevien vaikutusten osalta vaikutusten komission esityksen vaikutusarvioon. Siinä käytetään esimerkkinä päästöoikeuden hintatasoa 48 euroa, jolloin bensiinin hinta nousisi 11 s/l ja dieselin 13 s/l. Valtioneuvosto kuitenkin toteaa, että päästöoikeuden hinnan kehitystä ei voida luotettavasti arvioida nykytiedoilla ja hinta voi muodostua huomattavastikin edellä mainittua esimerkkiä suuremmaksi.

III CLC näkemys valtioneuvoston kantaan

CLC pitää komission ehdotusta päästökauppadirektiivin muuttamisesta ja laajentamista liikenteeseen ja lämmitykseen sekä ehdotuksia järjestelmän huutokauppatulojen käytöstä hyvinä ja tarpeellisina. Päästökauppajärjestelmän käyttöä keskeisenä instrumenttina tulee laajentaa, jotta päästövähennykset saadaan turvattua myös lämmitys- ja liikennesektoreilla. Päästökauppa muodostaa vaikuttavan CO2-hinnan ja luo kannustimen kehittää puhtaita ja ilmastoystävällisiä ratkaisuja tarvittavassa isossa mittakaavassa. CLCn näkemyksiä laajemmin täällä.

Valtioneuvoston mukaisesti myös CLC pitää hyvänä, että komissio esittää tieliikenteen ja rakennusten päästökauppaa nykyisestä päästökaupasta erillisenä järjestelmänä, jolloin voidaan välttää häiriöitä

nykypäästökaupan toiminnalle. CLC näkee, että pitkällä aikajänteellä on syytä pyrkiä yhteen yhteiseen päästökauppajärjestelmään.

Valtioneuvoston tavoin kannatamme meriliikenteen sisällyttämistä EU:n päästökauppaan, mutta pidämme tärkeänä kiinnittää neuvotteluvaiheessa huomiota vaikutuksiin Suomen meriklusteriin ja kansalliseen kilpailukykyyn erityisesti talvimerenkulun haasteisiin liittyen. Tehdyissä vaikutusarvioissa yleisen päästökaupan päästöoikeuden hinta on kuitenkin verrattain matala, 48€, suhteessa nykyiseen hintaan ja arvioihin hintakehityksestä. Tämä tulee huomioida valmistelussa.

Meri- lento- että maantieliikenteeseen, kuten myös nykyisen päästökaupan alaisiin toimialoihin, kohdistuu päästökaupan lisäksi useita muita FF55-aloitteita. Valmistelussa tulee pyrkiä huomioimaan tämä kokonaisuus haitallisten ristikkäisvaikutusten välttämiseksi.

On hyvä, että uudesta tieliikenteen ja rakennusten päästökaupasta tulevia jäsenvaltioiden huuto-kauppatuloja ohjataan kompensoimaan polttoaineen hinnannousun ja rakennusten lämmitys-kustannusten nousun vaikutuksia haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille, mikroyrityksille ja liikenteen käyttäjille. Kotitaloudet käyttävät Suomessa 45 % kulutuksesta asumiseen ja liikenteeseen, pienituloisimmilla asumisen osuus on suurempi ja liikennemenoista polttoainekustannusten osuus on suurempi kuin suurituloisemmilla. Näemme kuitenkin tärkeänä, että myös ”kompensaatioilla” edistetään ilmastotransformaatiota, esim. energiaremottitukien yms. muodossa.

Esimerkiksi Kalifornia on menestyksekkäästi osoittanut, kuinka siirtymää vihreään talouteen voidaan tukea taloudellisesti ja kuinka tämä voidaan tehdä sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla. Tulot sikäläisestä Cap-and-Trade-ohjelmasta ohjataan erilliseen rahastoon, joka tukee kasvihuonepäästöjen vähentämistä tekemällä lakisääteisesti suunnattuja investointeja Kaliforniassa ja kehittää ohjelmia ja hankkeita, jotka hyödyttävät myös heikompiosaisia ja pienituloisia yhteisöjä.

Yhdymme valtioneuvoston kantoihin koskien innovaatiorahaston koon kasvattamista ja huuto-kauppatulojen hyödyntämistä nykyistä laajemmassa määrin ilmastotoimissa ja vihreässä siirtymässä sekä oikeudenmukaisen siirtymän tukemisessa. Nykyistä suurempi osa EU:n päästökauppajärjestelmän tuloista tulisi korvamerkitä ja käyttää tukemaan tieteitä, tutkimusta ja uusien ilmasto-rat-kaisujen kehittämistä sekä tukemaan alemman tulotason väestöryhmien transformaatiota. Lisäksi näemme erittäin myönteisenä myös innovaatiorahaston kattavuuden laajentamisen siten, että jatkossa siitä voisi rahoittaa myös hiilen hinnanerosopimuksiin, (Carbon Contract for Difference) liittyviä kilpailutuksia.

Myös meriliikennettä koskien näemme tärkeänä, että sitä koskevan päästökauppajärjestelmän tuloista tulisi käyttää tukemaan uusien ilmastoratkaisujen kehittämistä sektorilla sen ollessa merkittävä ympäristöinnovaatioiden kehittäjä Suomessa. Näemme valtioneuvoston tavoin sektorin vähäpäästöisten tai päästöttömien ratkaisuiden kehittämisen luovan kasvua ja työpaikkoja Suomessa.

Helsinki, 11. marraskuuta 2021



Jouni Keronen, Toimitusjohtaja, Climate Leadership Coalition (CLC)