Vihreä kasvu
Janne Peljo

17.10.2022

Lausunto valtioneuvoston selonteosta: Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma - Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035
VNS 4/2022 VP

Elinkeinoelämän keskusliitto ry (EK) kiittää eduskunnan talousvaliokuntaa mahdollisuudesta esittää lausunto valtioneuvoston selonteosta keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta (KAISU). EK pitää arvokkaana, että suunnitelma on laadukkaasti, johdonmukaisesti ja kattavasti laadittu, käsittäen sektorikohtaisten toimien arvioiden lisäksi pyrkimyksen poikkileikkaavien toimien vaikutusten arviointiin.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut EU:n ja Suomen ilmastotavoitteisiin sekä 1,5 asteen mukaiseen ilmastopolitiikkaan. Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää hyvänä komission Fit for 55-paketin tavoitetta saavuttaa EU:ssa 55 % päästövähennykset vuoteen 2030 mennessä sekä hiilineutraalius vuoteen 2050 mennessä. Suomi on ottanut edelläkävijän roolin hyvin kunnianhimoisella hiilineutraaliustavoitteella vuodelle 2035. Elinkeinoelämä painottaa, että samalla kun päästöjä vähennetään, on huolehdittava yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa: vähennetään päästöjä kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti.

Yleistä

EK pitää tärkeänä, että keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman tavoitetaso on linjassa ajantasaisen kansallisen ja EU-tason ilmastotavoitteiden kanssa, ja on arvokasta että suunnitelman taustalla olevat laskelmat ovat yhdenmukaisia kansallisen ilmasto- ja energiastrategian lakentaperustan kanssa. Ilmastopolitiikan oikeudenmukaisen ja kustannustehokkaan toteutuksen näkökulmasta politiikkatoimien ennustettavuus ja pitkäjänteisyys ovat erityisen tärkeitä, ja KAISU tuo hyvin näkymää politiikkatoimien toteutukseen kohti vuotta 2035.

Suunnitelmassa on käytetty lähtöoletuksena, että taakanjakosektorin päästöjä vähennetään tasolle 14,5 Mt CO2-ekv. vuoteen 2035 mennessä. Verrattuna taakanjakosektorin vuoden 2020 päästötasoon kyse on miltei päästöjen puolittamisesta viidessätoista vuodessa, mikä

on hyvin kunnianhimoinen tavoite, mutta samaan aikaan välttämätön Suomen 2035-hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi - ellei päästökauppasektorilla saavuteta ennakoitua suurempia päästövähennyksiä tai ellei maankäyttösektorin nettonielu vahvistu ennakoitua enemmän.

Kuten suunnitelmassa todetaan, taakanjakosektorilla päästövähennyksiä on saavutettu hitaammin kuin päästökauppasektorilla, vaikka kuitenkin vuodesta 2005 päästöt ovat vähentyneet kaikilla sektoreilla maataloutta lukuun ottamatta. On kuitenkin kiitettävää, että Suomi on saavuttamassa EU:n kaudelle 2013–2020 asettaman taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteen.

Suunnitelmassa esitetyn perusskenaarion mukaan taakanjakosektorin päästöt laskevat 22,8 miljoonaan tonniin CO2-ekv. vuonna 2030 ja edelleen 20,6 miljoonaan tonniin vuonna 2035. Vuonna 2030 päästöjen tulisi olla komission Suomelle ehdottaman -50 prosentin tavoitteen mukaisesti 17,2 Mt, eli nykytoimien ja tavoitteen välille jää 5,6 miljoonan tonnin päästökuilu vuonna 2030. Tämä päästövähennysten vajaus katetaan suunnitelman mukaan lisätoimilla, jotka muodostavat taakanjakosektorin ilmastotavoitteet toteuttavan toimenpideohjelman. Arvioitu uusien toimien tarve vuosina 2030–2035 on 1,3 Mt. Tätä voi EK:n näkemyksen mukaan pitää nykytietojen valossa riittävänä, joskin tärkeää on säännöllisesti ilmastovuosikertomusten laadinnan yhteydessä seurata päästöjen kehitystä sekä politiikkatoimien toteutumista ja vaikuttavuutta suhteessa ennakoituun. Etenkin keväällä 2022 tulleet uudet tiedot hiilinielun kehityksestä ovat Suomen ilmastopolitiikan tavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta huolestuttavia.

Joustomahdollisuudet tulisi hyödyntää täysimääräisesti

Päästövähennysten kustannustehokkuus on EK:n näkemyksen mukaan keskeinen periaate päästövähennyskeinojen arvioinnissa, ja joustokeinojen hyödyntämisellä voidaan parantaa ilmastopolitiikan kustannustehokkuutta. Siten EK pitää kannatettavana, että Suomi aikoo hyödyntää komission taakanjakoasetusehdotuksen mahdollistaman kertaluontoisen jouston täysimääräisesti. Myös muiden joustojen hyödyntämistä osana ilmastopolitiikan kustannustehokasta toteutusta tulee arvioida, ja on hyvä että suunnitelmassa myös tämä tunnistetaan. Joustojen hyödyntämiseksi on myös luonnollisesti kiinnitettävä huomiota siihen, että maankäyttö- ja taakanjakosektorin päästö- ja nielukehitys ylipäänsä mahdollistaa joustojen käytön.

Taloudellisten vaikutusten arviointi tervetullutta, mutta esitettävä vastaisuudessa selkeämmin ja tuotava rajakustannukset ja hiilikädenjälki näkyväksi

Toimenpiteitä on esitetty kiitettävän kattavasti eri sektoreille, ja suunnitelmaan sisältyy myös yleiskatsaus taloudellisista vaikutuksista. Talousvaikutusten arviointi on lämpimästi tervetullut ja olennainen osio

KAISU:aan, mutta esitetyssä muodossa niiden tulkinta on osin vaikeaselkoista.

Elinkeinoelämän keskusliitto jää kuitenkin suunnitelmasta ja siihen sisällytetyistä toimenpiteistä kaipaamaan arvioita eri päästövähennystoimien marginaalikustannuksista. Päästövähennyskeinojen valinnassa kustannustehokkuuden tulisi olla keskeinen arviointikriteeri, ja nykyisessä suunnitelmassa eri toimenpiteiden välisiä kustannuseroja suhteessa ennakoituihin päästövähennyksiin on haastavaa arvioida. Esimerkiksi liikenteen osalta esitettyjen toimien joukossa on huomattavan korkean marginaalisen päästövähennyskustannuksen omaavia toimia, ja jää epäselväksi miten tämä kustannus suhteutuu toimenpiteiden kustannuksiin muilla sektoreilla.

Lisäksi on huomattava, että talouden rakennemuutos vähäpäästöisempään suuntaan tapahtuu voimakkaasti myös Suomen vientimarkkinoilla, ja ilmastopolitiikan suunnitelmiin niin taakanjako- kuin päästökauppasektoreilla olisi arvokasta pystyä sisällyttämään myös päästöjä vähentävien ratkaisujen viennin vaikutuksia talouteen, eli huomioida myös Suomen hiilikädenjälki maailmalla ja laatia toimenpiteitä sen vahvistamiseksi.

Poikkileikkaavien teemojen käsittely on tervetullutta, digitalisaation mahdollisuudet tulisi huomioida vahvemmin

On hienoa, että suunnitelmassa on käsitelty poikkileikkaavia teemoja kuten kiertotaloutta, biotaloutta, kulutuksen hiilijalanjälkeä ja julkisia hankintoja. Näiden vaikutusten arviointiin liittyy ymmärrettävästi epävarmuutta, mutta vastaisuudessa tietopohjan ja arviointimenetelmien kehittyessä olisi arvokasta pystyä myös näiden osalta konkreettisemmin arvioimaan päästövähennyspotentiaalia, päästövähennysten rajakustannuksia ja taloudellisia vaikutuksia.

Kiertotalous tarjoaa ratkaisuja, joilla voidaan vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja hillitä muutenkin kulutuksen ja tuotannon ympäristövaikutuksia. Suunnitelmassa kiertotalouden tärkeys on ansiokkaasti huomioitu, ja Kiertotalouden strateginen edistämisohjelma on tärkeä väline kiertotalouden tarjoamiin mahdollisuuksiin tarttumiseksi Suomessa. Keskeisten kiertotaloustoimien toteuttamiseksi ja päästövähennysten saavuttamiseksi vähäpäästöistä innovaatiotoimintaa ja positiivista hiilikädenjälkeä tuottavan toiminnan edistämiseksi yrityksille täytyy tarjota tukea ja neuvontaa, ja sääntely-ympäristön kehittämistä mahdollistavaan suuntaan on tärkeää arvioida. Suunnitelmassa esitettyjen vapaaehtoisten sopimusten rinnalle tarvitaan myös kannustimia siirtymän toteuttamiseen niin yrityksille kuin yksittäisille kuluttajille.

Biotalouden toimenpiteiden kannalta on tärkeää, että suunnitelmassa esitetty biotalouden vihreän siirtymän TKI-ohjelma toteutetaan ja biotalouden arvonlisän kasvattamiseen tähtääville innovaatioille ja investoinneille turvataan riittävä rahoitus.

Kuten suunnitelmassa todetaan, julkiset hankinnat ovat tärkeä keino edistää sekä kestävän kehityksen tavoitteiden toteutumista että ympäristöystävällisten tuotteiden markkinoita. Tämän edistämiseksi ympäristö- ja sosiaalisten näkökohtien nostaminen hankintalainsäädännön tavoitteisiin on kannatettavaa.

Suunnitelma hyötyisi myös digitalisaation mahdollisuuksien arvioinnista yhtenä poikkileikkaavana tarkasteluna, sillä se luo mahdollisuuksia päästövähennysten saavuttamiseen ja uusien innovaatioiden kehittämiseen ja kaupallistamiseen niin liikenteen ja logistiikan kuin rakennusten energiatehokkuudenkin saralla. Tältä osin suunnitelman sisällöt ovat olennaisesti suppeammat kuin aikaisemmassa, vuoden 2017 keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa, kun kehityksen olisi toivottavaa kulkea toiseen suuntaan. Valtion tulisi ryhtyä vahvempiin toimiin, jotta digitalisaation potentiaali saadaan hyödynnettyä täysimääräisesti. Mahdollisia keinoja olisivat esimerkiksi:

- TKI-rahoituksen kasvattaminen 4 prosenttiin bruttokansantuotteesta vuoteen 2030 mennessä sekä julkisen TKI-rahoituksen ohjaaminen digitaalisten toimintamallien, datainfrastruktuurien ja ekosysteemien kehittämiseen;
- Kysynnän ja referenssien luominen uusille palveluille ja teknologioille julkisilla hankinnoilla;
- Uusien investointikannustimien valmistelu ja käyttöönotto digitaalisen ja ekologisen transformaation vauhdittamiseksi yrityksissä
- Kotitalousvähennyksen laajentaminen asunto-osakeyhtiöille CO2-päästöjä vähentävien toimien osalta.

Huomion kiinnittäminen myös kuluttajien hiilijalanjälkeen on perusteltua, ja suunnitelmassa on erinomaisesti tunnistettu, että kulutuksen kokonaiskestävyyttä voi lähtökohtaisesti parantaa vain useilla yhtäaikaisilla ja pitkäkestoisilla keinoilla. Samaan aikaan on huolehdittava, että yritykset saavat tukea palveluiden kehittämiseen ja käyttöönottoon. Lisäksi on varmistettava, että sääntely tukee uusien liiketoimintamallien toimeenpanoa. Toimenpiteet tulisi suunnata niin, että ne eivät muodostu eri kokoisille toimijoille kohtuuttomiksi tai muodosta markkinoille tulon esteitä. Esimerkiksi elintarvikkeiden ja muiden kulutustuotteiden elinkaaripäästöjen arviointi voi pk-sektorin yrityksille muodostua suhteettoman raskaaksi, ja jos arviointeja edellytetään, tulisi pk-yrityksille suunnata tukea tai maksuttomia työkaluja arviointien tuottamiseksi.

Toimialojen vähähiilitiekarttojen toimeenpanon tukeminen

EK huomioi ilolla, että suunnitelma tukeutuu monelta osin toimialojen vähähiilisyystiekarttoihin, ja korostaa että tiekarttojen toteuttaminen edellyttää vähähiilisiä investointeja tukevaa ja ennakoitavaa toimintaympäristöä. Yritysten ja julkishallinnon yhteistyö on keskeisessä roolissa päästövähennystoimien suunnittelussa, ja erityisesti eri toimialoilla laaditut Green Dealit ovat hyödyllisiä välineitä vähäpäästöisten ratkaisujen edistämiseen. Niiden soveltamisesta on saatu rohkaisevia kokemuksia, ja EK kannustaa niiden hyödyntämiseen.
Tärkeää ovat erityisesti sujuvat luvitusprosessit, kilpailukykyinen verotus ja valtion mukanaolo korkean riskin teknologiainvestoinneissa. Sähköistämistuen kautta tuetaan vähähiilitiekarttojen toteutumista ja sen jatkaminen olisi toivottavaa. Päästövähennysten vauhdittamiseksi palvelusektorilla palveluyritysten sähkövero tulisi laskea asteittain kohti teollisuuden sähköveron tasoa. Vastaavasti sähkön pientuotannon verovapauden vuosituotannon ylärajan nostaminen nykyisestä 800MWh:sta EU:n de-minimis -asetuksen sallimaan ylärajaan vauhdittaisi investointeja uusiutuvan sähkön pientuotantoon.
Tärkeää olisi myös uuden teknologian demonstraatiohankkeiden energiatuen jatkaminen, riittävän energiatukivaltuuden varmistaminen pienemmän kokoluokan uusiutuvan energian hankkeille ja energiatehokkuushankkeille, sekä polttoon perustumattomien lämmöntuotantomuotojen käyttöönoton vauhdittaminen.

Liikenteen sektorikohtaiset lisätoimet

Liikenne- ja logistiikka-ala julkaisi keväällä 2020 tiekartan, jossa esitetään keinot päästöjen puolittamiseen. Alan tiekartta päivitetään maaliskuun alkuun mennessä ja elinkeinoelämä käy mielellään läpi löydökset ilmastosuunnitelman ja ilmasto- ja energiastrategian valmistelijoiden kanssa.

Logistiikka- ja liikennealan tärkeänä pitämät päästövähennyskeinot ovat autokannan uudistumisen nopeutus, logistiikan tehostuminen ja digitalisaatio sekä jakeluvelvoitteen nosto. Ilmastosuunnitelman yhteydessä tulisi päättää ajoneuvokannan uudistamiseen tähtäävien tukien ja kannusteiden rahoituksen jatkosta. Suunnitelmaan tulisi sisällyttää logistiikan tehostumisen päästövähennysvaikutus yritystoiminnassa. Jakeluvelvoitteen nosto on liikenne- ja logistiikka-alan kannattama päästövähennystoimi, mutta siihen liittyy myös merkittäviä kustannusvaikutuksia. Niiden merkitys kilpailukyvylle tulisi arvioida ja esittää suunnitelmassa keinot mahdollisten haittojen lieventämiseen.

Ilmastosuunnitelmassa tulisi liikenteen toimissa huomioida innovaatioiden ja investointien vaikutusketjut, jotka ovat kaikkien toimialojen hiilineutraaliustiekartoissa aivan keskiössä. Ilmastonmuutokseen liittyvät mahdollisuudet, hiilikädenjäljen kasvattaminen ja viennin kasvu ovat päästövähennysten ohella erittäin

tärkeitä tavoitteita. Liikenteessä tällaisia ovat esimerkiksi bio- ja sähköpolttoaineiden, akkuteknologioiden ja vetyyn perustuvien teknologioiden kehittyminen. Näiden vaikutuksia liiketoiminnassa ja päästöjen vähenemisessä ei voida arvioida menneisyyden malleilla ja datalla, silti niiden rooli tulisi huomioida suunnitelmassa.
Liikenteen päästöjen vähentämiseksi on tehty tällä hallituskaudella merkittäviä toimenpiteitä. Liikenteen teknologioiden murros on nopea ja päästövähennysten ennusteet vanhenevat parin vuoden välein. Suunnitelmassa todetaan, että lisätoimista päätetään keväällä 2022. Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan siihen ei ole tarvetta eikä edellytyksiä tulevan kevään aikana. Tilannetta tulisi arvioida uudelleen sen jälkeen, kun liikenne- ja logistiikka-alan tiekartta on päivitetty, sen esitykset hyödynnetty sekä EU:ssa vireillä olevien ehdotusten neuvottelutulokset ovat tiedossa.
Elinkeinoelämä ei kannata sellaisten lisätoimien valmistelua, jotka tähtäävät liikenteen verojen tai maksujen kasvattamiseen. Varsinkaan kansallinen polttoaineen myyntikiintiöinti ei ole tarpeen liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi, eikä sovellu Suomen kaltaiseen markkinaan.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan 1 ja 2 vaiheet

Fossiilittoman liikenteen tiekartan 1 ja 2 vaiheiden toimenpiteet ovat pääosin kannatettavia ja tuottavat jo parhaillaan merkittäviä päästövähennyksiä (0,6 Mt 2030 tilanteessa). Monipuolinen tukien ja kannusteiden valikko on nopeuttanut kehitystä ja ollut menestys, ja sitä tulee edelleen jatkaa, kunnes markkinatilanne ei sitä enää edellytä. Jatkorahoituksen varmistaminen on edellytys suunnitelman mukaisen päästövähennyksistä saavuttamiselle. Raportissa todetaan lisäksi, että jos jakeluvelvoitetta nostettaisiin biokaasun arvioidun osuuden verran vuonna 2030, saavutettaisiin yhteensä 0,9 Mt:n päästövähennykset.

Tavarakuljetusten tehostaminen on osa logistiikka- ja huolintapalvelujen liiketoimintaa ja vastuullisuustavoitteita. Alan yritykset ovat arvioineet saavuttavansa logistiikan tehostumisella ja digitalisaation avulla 0,17 Mt päästövähennykset 2030 mennessä liikenne- ja logistiikka-alan vähähiilitiekartassa. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa tätä ei ole jostain syystä huomioitu. Kartassa logistiikan digitalisaation vaikutuksena pidetään valtioneuvoston periaatepäätöksen lähinnä julkishallintoa koskevia toimia. Liikenne- ja logistiikka-alan vähähiilitiekartta päivitetään maaliskuun alkuun mennessä.

Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan kuljetusmuotosiirtymiä tulee edistää ehdottomasti markkinaehtoisesti. Liikennemuotojen välistä kilpailua voidaan edistää investoimalla raide- ja vesiliikenneinfraan. Henkilöautoliikenteen kasvun estämiseen ei ole ilmastopoliittista tarvetta, sillä henkilöautoliikenteestä tulee päästötöntä, ja toimilla saatettaisiin haitata taloudellista toimeliaisuutta ja kasvua.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraa edistetään tuilla tiekartan ensimmäisessä vaiheessa. Tukien lisäksi tiekartassa on kuitenkin tukien käytön estävä toimenpide, jossa huoltoasemat velvoitettaisiin lainsäädännöllä investoimaan latausinfraan. Velvoite on vastoin vaihtoehtoisia käyttövoimia koskevassa jakeluinfradirektiivissä omaksuttua markkinaehtoisuutta, teknologianeutraalisuutta ja toimialaneutraalisuutta. Liikenneasemat ovat jo sähköautojen latauspisteiden rakentamista koskevan sääntelyn piirissä kuten muutkin toimialat. Komissio on myös antanut heinäkuussa 2021 AFIR ehdotuksen, jossa säädellään sähköautojen latausasemia ydinverkolla (v. 2025 eteenpäin) ja kattavalla verkolla (2030 eteenpäin). Velvoitteiden on oltava Suomen olosuhteisiin järkeviä niin, että AFIR:in edellyttämät latausasemat syntyvät markkinaehtoisesti ydinverkolle ja kattavalle verkolle julkisen infratuen vauhdittamana.

55-valmiuspaketin tieliikennettä koskevat ehdotukset

Tieliikenteen päästökaupan ja jakeluinfra-asetuksen vaikutukseksi arvioidaan 0,4 Mt päästövähennykset.
Liikenne- ja logistiikka-alan vähähiilitiekartan mukaan 50 % päästövähennys voidaan saavuttaa Suomessa 2030 mennessä ilman veronkorotuksia. Tieliikenteen verotus on jo korkeaa Suomessa, eikä liikenteen veroja tai maksuja tule nostaa.

Tieliikenteen päästökauppaan liittyy merkittäviä epävarmuuksia mm. päästöoikeuden hintakehitykseen. Komission ehdotuksessa vaikutusarviot on laskettu teollisuuden päästöoikeuden vanhalla hinnalla, joka on sittemmin lähes kaksinkertaistunut. Energiaverodirektiivin uudistamiseen liittyy edellistä suuremmat epävarmuudet.

Neuvottelut paketista ovat loppusuoralla, mutta vielä on haastavaa arvioida tarkemmin päästövähennysvaikutuksia. EU:n päästökauppaehdotukseen liittyy merkittävänä avoimena kysymyksenä suhtautuminen EU:n uusiin omiin varoihin. Koko FF55-paketin ja EU:n taloustulevaisuuden osalta tarvitaan lisää kustannuslaskentaa ja vaikutusarvioita myös valtiontalouden kannalta. Päästökaupan hyväksyttävyys ja vaikuttavuus pysyvät avoimina neuvotteluprosessin ajan.

Suomessa polttoaineessa on jo hiilen määrään perustuva vero-osuus, joka päästökaupan mahdollisesti toteutuessa tulisi poistaa, jotta vältetään kaksinkertainen verotus.

Jakeluvelvoitteen nosto

Suunnitelmassa jakeluvelvoitetta nostettaisiin 34 %:iin ja se toisi 0,3 Mt lisävähennykset liikenteen päästöihin. Jakeluvelvoitteen nosto 40 %:iin

alentaisi päästöjä jopa 0,8–1,0 Mt. Liikenne- ja logistiikka-ala kannattaa jakeluvelvoitteen nostoa 34–35 %:iin omassa tiekartassaan. Jakeluvelvoitteen noston vaikutuksia on selvitetty tuoreessa valtioneuvoston julkaisussa. Biopolttoaineisiin liittyy vahva hintaepävarmuus, joka liittyy tarjonnan ja kysynnän epäsuhtaan, teknologian kehittymiseen, raaka-aineiden saatavuuteen ja hintaan sekä raaka-aineiden kilpaileviin käyttökohteisiin. Selvityksen mukaan jakeluvelvoitteella on korkea marginaalinen päästöjen vähennyskustannus, 372 €/tCO2. Kalleimpien kehittyneiden biopolttoaineiden hinnat voivat nousta jopa nelinkertaiseksi fossiilisiin verrattuna.

Jakeluvelvoitteen nosto 30 %:iin vuoteen 2030 mennessä nostaa dieselin hintaa 12 snt/l. Nosto 34 %:iin nostaisi hintaa 17 snt/l ja 40 %:iin 25 snt/l. Hinta-arvioihin liittyy lukuisia oletuksia ja epävarmuuksia. Ilmastosuunnitelmassa tulisi esittää, miten kansallisesta jakeluvelvoitteesta aiheutuvia kilpailukykyvaikutuksia seurataan logistiikkamarkkinassa ja hyvitetään yrityksille tarvittaessa.

Yritysten vapaaehtoiset toimet

Tässä yhteydessä on hyvä tilaisuus muistuttaa siitä, että yrityksillä on kasvava halu tehdä vapaaehtoisia lisätoimia ilmaston eteen myös liikenne- ja logistiikkapalveluissa. Suomeen tulisi luoda kriteerit ja rekisteröinti yritysten ja kansalaisten vapaaehtoisille ilmastotoimille, jotta aidosta lisäisyydestä voidaan varmistua.
Kuten suunnitelmassa mainitaan, 100-prosenttisen biodiesel tulisi poistaa jakeluvelvoitteen piiristä, jotta sen käyttö voisi laajeta ja edistää yritysten vastuullisuustavoitteiden saavuttamista.

Työkoneisiin kohdistuvat lisätoimet

Edistämistoimissa painotusta tulisi lisätä työkonekannan sähköistämiseen. Sähköisten työkoneiden hankinta on nykyisellään kalliimpaa ja niiden käyttö tehottomampaa lataukseen kuluvan ajan vuoksi. Sähköistämiseen tarvitaan tukia ja kannusteita samaan tapaan kuin liikenteen ajoneuvokannan uudistamisessa tai rakennusten öljylämmityksestä luopumisessa. Hankintatuet heijastuisivat myönteisesti työkoneiden tuotekehitykseen ja tarjontaan. Sähköistymisen lisääntymisen etuna on myös muiden pakokaasujen ja melun vähentyminen. EK esittää tukitoimien valmistelua niin, että niistä voidaan päättää kevään kehysriihen yhteydessä. Tukitoimien tulisi kattaa kaikki raskaat ammattikäyttöön hankittavat työkoneet.

Kannatettavia ovat suunnitelmassa esitetyt toimet, kuten biokaasun käytön edistäminen sekä jakeluvelvoitteen laajentaminen vastaamaan fossiilisten liikennepolttoaineiden jakeluvelvoitetta. Sen sijaan energiaverojen nostaminen lisäisi työkoneita käyttävien yritysten kustannuksia.

EU:n päästökauppaehdotus ei työkoneiden päästövähennysten osalta ole johdonmukainen, sillä se koskee vain palvelusektorin työkoneita. EU:n päästökauppaehdotukseen liittyy laajoja avoimia kysymyksiä ml. suhtautuminen EU:n uusiin omiin varoihin. Koko FF55-paketin osalta tarvitaan lisää vaikutusarvioita ja päästökaupan hyväksyttävyys ja vaikuttavuus pysyvät avoimina neuvotteluprosessin loppuun saakka.