

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp— E 97/2021 vp, U 48/2021 vp, U 49/2021 vp, U 50/2021 vp, U 51/2021 vp, U 52/2021 vp, U 53/2021 vp, U 55/2021 vp, U 56/2021 vp, U 57/2021

Suuri valiokunta

Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta LULUCF-asetuksen ja hallintomalliasetuksen muuttamisesta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävän lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamisesta (uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistäminen Euroopan unionin alueella)

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (NK. FUELEU MARITIME)

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille koskevan asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta vastaamaan unionin nostettua ilmastokunnianhimoa (henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvojen kiristäminen ja uuden raja-arvon asettaminen vuodelle 2035)

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 2018/842/EU sitovista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021—2030 ja Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi (taakanjakoasetus) muuttamisesta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu energiaverodirektiivi)

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilirajamekanismista (hiilirajamekanismi, CBAM)

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi päästökauppadirektiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun osuudesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen edistämiseksi ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä, sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta

Valtioneuvoston kirjelmä 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)

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston perustamisesta

Valtioneuvostolle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvosto on toimittanut eduskunnalle perustuslain 97 §:n mukaisen selvityksen 55-valmiuspakettia koskevasta tiedonannosta (E 97/2021 vp).

Valtioneuvosto on toimittanut eduskunnalle 96 §:n mukaiset kirjelmät seuraavista komission ehdotuksista: komission ehdotus uudelleen laadituksi energiatehokkuusdirektiiviksi (U 48/2021 vp), komission ehdotus LULUCF-asetuksen ja hallintomalliasetuksen muuttamisesta (U 49/2021 vp), komission ehdotus uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistämisestä (U 50/2021 vp), komission ehdotus uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä (U 51/2021 vp), komission ehdotus henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen kiristämisestä ja uuden raja-arvon asettamisesta vuodelle 2035 (U 52/2021 vp), komission ehdotus asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (U 53/2021 vp), komission ehdotus taakanjakoasetuksen muuttamisesta (U 55/2021 vp), komission ehdotus uudelleenlaadituksi energiaverodirektiiviksi (U 56/2021 vp), komission ehdotus hiilirajamekanismista (U 57/2021 vp), komission ehdotus päästökauppadirektiivin muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun osuudesta ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen toteuttamisesta (U 58/2021 vp), komission ehdotus uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (U 59/2021 vp), komission ehdotus päästökauppadirektiivin, markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttamisesta (U 60/2021 vp) ja komission ehdotus ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston perustamisesta (U 61/2021 vp).

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

Lausunnot

Asiasta on annettu seuraavat lausunnot:

- valtiovarainvaliokunta VaVL 11/2021 vp, VaVL 12/2021 vp, VaVL 13/2021 vp
- hallintovaliokunta HaVL 33/2021 vp
- liikenne- ja viestintävaliokunta LiVL 21/2021 vp, LiVL 22/2021 vp, LiVL 23/2021 vp, LiVL 24/2021 vp, LiVL 25/2021 vp, LiVL 26/2021 vp, LiVL 27/2021 vp, LiVL 28/2021 vp, LiVL 30/2021 vp, LiVL 31/2021 vp, LiVL 32/2021 vp
- maa- ja metsätalousvaliokunta MmVL 23/2021 vp, MmVL 28/2021 vp, MmVL 30/2021 vp, MmVL 31/2021 vp, MmVL 32/2021 vp
- puolustusvaliokunta PuVL 9/2021 vp
- talousvaliokunta TaVL 38/2021 vp, TaVL 40/2021 vp, TaVL 42/2021 vp, TaVL 44/2021 vp, TaVL 45/2021 vp, TaVL 46/2021 vp, TaVL 49/2021 vp, TaVL 50/2021 vp, TaVL 51/2021 vp, TaVL 52/2021 vp
- ympäristövaliokunta YmVL 22/2021 vp, YmVL 23/2021 vp, YmVL 24/2021 vp, YmVL 25/2021 vp, YmVL 26/2021 vp, YmVL 27/2021 vp, YmVL 28/2021 vp, YmVL 29/2021 vp, YmVL 30/2021 vp, YmVL 31/2021 vp, YmVL 32/2021 vp, YmVL 33/2021 vp, YmVL 34/2021 vp

Asiasta on annettu seuraavat pöytäkirjakannanotot:

- Tulevaisuusvaliokunta TuVP 17/2021 vp, 4 §
- Ulkoasiainvaliokunta UaVP 66/2021 vp, 6 §

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- EU-erityisasiantuntija Johanna Kentala-Lehtonen, valtioneuvoston kanslia
- apulaisosastopäällikkö, EU-asioiden alivaltiosihteeri Satu Keskinen, valtioneuvoston kanslia
- ympäristöneuvos Outi Nummelin, ympäristöministeriö
- ympäristöneuvos Marjo Nummelin, ympäristöministeriö
- neuvotteleva virkamies Laura Alho, ympäristöministeriö
- erityisasiantuntija Elina Vaara, ympäristöministeriö
- erityisasiantuntija Ilari Valjus, valtiovarainministeriö
- lainsäädäntöneuvos Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- neuvotteleva virkamies Vesa Kulmala, valtiovarainministeriö
- budjettineuvos Panu Kukkonen, valtiovarainministeriö
- teollisuusneuvos Pekka Grönlund, työ- ja elinkeinoministeriö
- teollisuusneuvos Juhani Tirkkonen, työ- ja elinkeinoministeriö
- luonnonvaraneuvos Heikki Granholm, maa- ja metsätalousministeriö
- yksikönjohtaja, viestintäneuvos Päivi Antikainen, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Anu Aavamäki, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Laura Sarlin, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Maria Hyvönen, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Nina Honkasalo, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylitarkastaja Emmi Simonen, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Tuuli Ojala, liikenne- ja viestintäministeriö

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

- professori Mikael Hilden, Suomen ympäristökeskus
- professori Peter Lund, Aalto-yliopisto
- puheenjohtaja Markku Ollikainen, Suomen ilmastopaneeli
- Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- johtaja Mari Pantsar, Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitra

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
- Väylävirasto
- Suomen ympäristökeskus
- Suomen Kuntaliitto
- Kuntarahoitus Oyj
- Akava ry
- Climate Leadership Coalition ry
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- Elinkeinoelämän tutkimuslaitos ETLA
- Energiateollisuus ry
- Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- Metsäteollisuus ry
- Rakennusteollisuus RT ry
- STTK ry
- Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

Suuri valiokunta on kuullut 19.11.2021 järjestetyssä tapaamisessa seuraavia suomalaisia Euroopan parlamentin jäseniä: Alviina Alametsä, Heidi Hautala, Eero Heinäluoma, Laura Huhtasaari, Elsi Katainen, Miapetra Kumpula-Natri, Ville Niinistö, Mauri Pekkarinen, Sirpa Pietikäinen, Petri Sarvamaa, Nils Torvalds ja Henna Virkkunen.

Viitetiedot

Suuri valiokunta on käsitellyt asiaa suuren valiokunnan työjaostossa 24.11.2021 ja 30.11.2021.

VALTIONEUVOSTON SELVITYKSET

Komission ehdotukset ja valtioneuvoston kannat

55-valmiuspaketin kokonaisuus

Euroopan komissio on kesällä 2021 antanut 55-valmiuspaketin (Fit for 55), joka sisältää "Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta" -tiedonannon lisäksi kaksitoista ilmasto-, liikenne-, energia- ja verotuskysymyksiä käsittelevää lainsäädäntöehdotusta. 55-valmiuspaketti on tähän asti laaja-alaisin näitä sektoreita koskeva säädösehdotuskokonaisuus. Sen avulla on tarkoitus saattaa EU-lainsäädäntö Pariisin ilmastopimuksen ja eurooppalaisen ilmastolain (2021/1119/EU) velvoitteiden mukaiseksi ja vähentää EU:n nettokasvi-

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

huonepäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä.

55-valmiuspaketti täydentyy loppuvuonna 2021 annettavalla ehdotuksella rakennusten energia-
tehokkuusdirektiivin tarkistuksista ja ehdotuksella EU:n uusiksi omiksi varoiksi.

Valtioneuvosto on antanut kokonaisuudesta eduskunnalle perustuslain 97 §:n mukaisen selvityksen E 97/2021 vp.

Päästökauppa

Komission keskeisin 55-valmiuspaketin ehdotus on esitys päästökauppadirektiivin uudistamisesta ja markkinavakausvarantopäätöksen muuttamisesta (COM(2021) 551 final). Päästöjä olisi vähennettävä päästökauppassektorilla 61 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta ja päästökauppassektorin tavoitteita kiristettävä vähentämällä vuotuisten päästöoikeuksien määrää aiempaa ripeämmin. Lisäksi päästökaupparjestelmän toiminnan vakautta varmistavaa markkinavakausvarantoa vahvistettaisiin, jotta päästöoikeuksien ylijäämä ei kasvaisi liikaa.

Päästökaupparjestelmään sisällytettäisiin asteittain vuosien 2023—2026 aikana meriliikenteen päästöt. Päästökauppaa sovellettaisiin laivojen hiilidioksidipäästöihin, jotka syntyvät niiden ollessa jäsenvaltioiden satamissa, matkoilla jäsenvaltioiden satamien välillä sekä puoleen niistä päästöistä, jotka syntyvät matkoilla jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden satamien välillä. Lentoliikenteen ilmaisista päästöoikeuksista luovuttaisiin. Ehdotuksen mukaan päästöoikeudet siirrettäisiin kokonaisuudessaan päästökaupan piiriin vuonna 2027. Lisäksi päästökauppadirektiivin muutoksilla pantaisiin toimeen Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) sovittu päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA.

Komissio ehdottaa erillistä tieliikenteen ja rakennusten yhteistä päästökauppaa. Järjestelmän piiriin otettaisiin rakennusten lämmityspolttoaineiden ja tieliikenteen polttoaineiden jakelijat, ja sen tavoitteena olisi 43 prosentin päästövähennys 2030 mennessä verrattuna 2005 tasoon. Uuden järjestelmän mukainen päästöoikeuksien huutokauppa käynnistyisi 2026.

Komissio ehdottaa, että osa päästöoikeuksien huutokauppatuloista ohjattaisiin jatkossa EU:n omaksi varaksi EU:n budjettiin innovaatorahastolle ja modernisaatorahastolle. Komission ehdotuksen mukaan jäsenmaiden käyttöön jäävät huutokauppatulot olisi käytettävä täysimääräisesti päästökappadirektiivissä mainittuihin ilmastotoimiin. Ehdotukseen sisältyy myös innovaatio- ja modernisaatorahastojen koon kasvattaminen ja muutoksia niiden käyttökohteisiin.

Valtioneuvosto on antanut ehdotuksista perustuslain 96 §:n mukaiset kirjelmät U 60/2021 vp ja U 58/2021 vp.

Hiilirajamekanismi

Komissio ehdottaa uutta ilmastopolitiikan työkalua, hiilirajamekanismia, estämään hiilivuotoa EU:sta löyhemmän ilmastopolitiikan maihin (COM (2021) 564 final). Ehdotuksen mukaan vuoteen 2026 mennessä keskeiset tuontiteollisuustuotteet joutuisivat maksamaan päästöoikeuksista

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

päästääkseen EU:n sisämarkkinoille. Hiilirajamekanismi koskisi tiettyjä kolmansista maista EU-alueelle saapuvia korkeapäästöisiä tuotteita (teräs, sähkö, metalli, sementti, lannoitteet). Hiilirajamekanismin suuruus määräytyisi EU:n päästöoikeuden hinnan mukaan.

Valtioneuvosto on antanut ehdotuksesta perustuslain 96 §:n mukaisen kirjelmän U 57/2021 vp.

Energiaverodirektiivi

Komissio ehdottaa muutoksia energiaverodirektiiviin, jotta se vastaisi EU:n ilmasto- ja energia-tehokkuustavoitteita ja edistäisi siirtymistä fossiilisista polttoaineista puhtaampaan energiaan (COM (2021) 563 final). Komission esityksessä määräperusteisesta vähimmäisverosta siirryttäisiin tuotteen energiasisältöön perustuvaan veroon siten, että samaan tarkoitukseen käytettävillä tuotteilla olisi yhdenmukainen verokohtelu. Tuotteille asetettaisiin neljä eri veroluokkaa niiden ympäristöominaisuuksien perusteella. Lisäksi veropohjaa laajennettaisiin nykyisen direktiivin soveltamisalan ulkopuolisiin mutta nykyisin verotettavien liikenne- ja lämmityspolttoaineiden sekä sähkön kanssa kilpaileviin tuotteisiin. Vähimmäisverotasoja tarkistettaisiin vuosittain ja verokantoja yhtenäistettäisiin. Lisäksi ehdotuksella lopetettaisiin lento- ja vesiliikenteelle sekä kalastusalalle pakollisesti myönnettävä verovapaus. Lentoliikenteelle tulisi kymmenen vuoden siirtymäaika. Lentorahtiliikenne säilyisi verottomana. EU:n ulkopuolisessa lento- ja vesiliikenteessä polttoaineet säilyisivät verottomina.

Valtioneuvosto on antanut ehdotuksesta perustuslain 96 §:n mukaisen kirjelmän U 56/2021 vp.

Taakanjako

Komissio ehdottaa muutoksia taakanjakoasetukseen, jossa säädellään päästökaupan ulkopuolisten alojen (maatalous, rakennusten erillislämmitys, liikenne ja jätehuolto) päästövähennystavoitteista (COM(2021) 555 final). Taakanjakoehdotuksen tavoitteena on vähentää päästöjä 40 prosenttia vuoteen 1990 verrattuna. Kullekin maalle asetettaisiin oma velvoite. Suomen ja viiden muun jäsenvaltion tavoitteeksi on asetettu korkein 50 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Komission ehdotukseen sisältyy erilaisia joustoja ilmastopolitiikan kustannustehokkuuden edistämiseksi.

Valtioneuvosto on antanut ehdotuksesta perustuslain 96 §:n mukaisen kirjelmän U 55/2021 vp.

LULUCF-asetus

Komissio esittää, että maankäytön, metsätalouden ja maatalouden LULUCF-sektorille tulisi jäsenmaakohtaiset tavoitteet nielujen kasvattamiseksi (COM(2021) 554 final). Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden tulisi sitoutua kasvattamaan nielujen aikaansaamia poistumia yhteensä 310 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonniin vuoteen 2030 mennessä. Kaudella 2021—2025 sovellettaisiin nykyisiä säännöksiä. Kaudella 2026—2030 sektorin ilmastotavoitteiden saavuttamista arvioitaisiin aiempaa enemmän sektorin todellisten päästöjen ja nielujen pohjalta. Kullekin jäsenmaalle määritettäisiin määrällinen tavoite ja siihen johtava kehityspolku, johon toteutuneita nettopäästöjä verrattaisiin. Uudistuksella pyrittäisiin nielujen vahvistamisen lisäksi yksinkertaistamaan monimutkaista laskentasäännöstöä ja lisäämään seurannan läpinäkyvyyttä. Vuodesta

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

2031 alkaen maankäyttösektorin päästöihin laskettaisiin mukaan myös ne maatalouden päästöt, jotka nykyisin lasketaan osaksi taakanjakosektoria. Tavoitteena olisi muodostaa uusi AFOLU-niminen sektori, jossa olisivat mukana kaikki maatalouden, metsätalouden ja muun maankäytön päästöt ja nielut. Vuonna 2035 uuden AFOLU-sektorin olisi tarkoitus olla hiilineutraali ja siitä eteenpäin tavoiteltaisiin hiilinegatiivisuutta.

Valtioneuvosto on antanut ehdotuksesta perustuslain 96 §:n mukaisen kirjelmän U 49/2021 vp.

Uusiutuvan energian direktiivi

Komissio ehdottaa, että EU:n yhteinen uusiutuvan energian käytön tavoite nostettaisiin 32 prosentista 40 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä (COM(2021) 557 final). Suomen osalta nykyinen 51 prosentin uusiutuvan energian osuuden tavoite nousisi 57 prosenttiin. Lisäksi sääntely sisältäisi liikennesektorin 14 prosentin (energiasisältö) tavoitteen ja 13 prosentin (päästövähennysintensiteetti) tavoitteen. RNFBO-polttoaineille olisi erillinen 2,6 prosentin ja kehittyneille biopolttoaineille 2,2 prosentin vähimmäisosuusvelvoite vuodelle 2030. Lämmityssektorille tulisi vuosittainen sitova 1,1/1,5 prosentin vähimmäislisäysvelvoite ja kaukolämmön osalta 2,1 prosentin lisäystavoite. Samanaikaisesti uusiutuvien energiamuotojen määritelmiä tarkistettaisiin ja kestävä biomassan kriteerejä tiukennettaisiin.

Valtioneuvosto on antanut ehdotuksesta perustuslain 96 §:n mukaisen kirjelmän U 59/2021 vp.

Energiatohokkuusdirektiivi

Komissio ehdottaa energiatohokkuustavoitteen merkittävää kiristämistä rajoittamalla nykyistä energian kulutusta vuoteen 2030 mennessä sekä korottamalla vuosittaista energiansäästötavoitetta (COM(2021) 558 final). EU-tason energiankulutuksen vähentämisen yleistavoite kiristyisi vuodelle 2030 32,5 prosentista 36—39 prosenttiin ja muuttuisi sitovaksi. Ehdotuksessa esitetään myös jäsenvaltiokohtaista kaudelle 2021—2030 sovittua sitovaa energiansäästövelvoitetta kiristettäväksi kaksinkertaiseksi. Julkisen sektorin rakennukset olisi jatkossa peruskorjattava lähes nollaenergiatasoon ja peruskorjausten nykyinen määrä olisi kaksinkertaistettava. Muut keskeisimmät ehdotukset liittyvät uusiutuvan energian ja hukkalämmön osuuden lisäämiseen kaukolämpöverkoissa, energiatohokkuus ensin -periaatteen käyttöön ja energiaköyhyyden poistamiseen.

Valtioneuvosto on antanut ehdotuksesta perustuslain 96 §:n mukaisen kirjelmän U 48/2021 vp.

Uusien henkilö- ja pakettiautojen CO₂-rajat

Komissio ehdottaa kiristyksiä uusien henkilöautojen ja pakettiautojen päästörajoihin seuraavasti: vuonna 2030 henkilöautojen osalta vähennys olisi -55 prosenttia ja pakettiautojen osalta -50 prosenttia ja vuonna 2035 henkilö- ja pakettiautojen osalta -100 prosenttia (COM (2021) 566 final). Tämä tarkoittaisi sitä, että polttomoottorikäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen eli dieselillä ja bensiinillä kulkevien autojen valmistaminen käytännössä loppuisi vuonna 2035.

Valtioneuvosto on antanut ehdotuksesta perustuslain 96 §:n mukaisen kirjelmän U 52/2021 vp.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuri

Komissio haluaa kehittää EU:n laajuista vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria kaikissa liikennemuodoissa (COM (2021) 566 final). Komissio ehdottaa, että jäsenvaltion olisi varmistettava, että latausinfrastruktuuri kehittyy samassa suhteessa vaihtoehtoisten käyttövoimien kanssa. Ehdotus sisältää säännöksiä sähkön latausinfrastruktuuriksi kevyille ja raskaille ajoneuvoille, vedyn jakelua tieliikenteen ajoneuvoille, maakaasun (LNG) jakelua tieliikenteen ajoneuvoille ja meriliikenteelle sekä maasähkön jakelua satamissa ja lentokentillä. Lisäksi komissio ehdottaa uusia vaatimuksia lataus- ja tankkauspalvelujen käyttäjäystävällisyyden varmistamiseksi. Vaatimukset koskisivat muun muassa tietojen toimittamista, hinnoittelun läpinäkyvyyttä ja syrjimättömyyttä sekä maksutapojen yhdenmukaisuutta.

Valtioneuvosto on antanut ehdotuksesta perustuslain 96 §:n mukaisen kirjelmän U 53/2021 vp.

Uusiutuvat polttoaineet lentoliikenteessä

Komissio ehdottaa uusiutuvien polttoaineiden käytön lisäämistä lentoliikenteessä (COM(2021) 561 final). Ehdotus sisältää säädökset uusiutuvien lentopolttoaineiden käytöstä ja jakelusta EU:n alueella. Komission ehdotuksen mukaan uusiutuvien polttoaineiden jakelua koskeva velvoite koskisi polttoainetuottajia, mutta myös lentoyhtiöihin kohdistuisi käyttövelvoite. Ehdotuksen mukaan sekoitevelvoite alkaisi kahdesta prosentista vuonna 2025 ja nousisi asteittain 63 prosenttiin vuonna 2050. Sähköpolttoaineita koskisi oma alavelvoite vuodesta 2030 lähtien. Velvoitteet koskisivat Suomessa Helsinki-Vantaan ja Oulun kenttiä.

Valtioneuvosto on antanut ehdotuksesta perustuslain 96 §:n mukaisen kirjelmän U 50/2021 vp.

Uusiutuvat polttoaineet meriliikenteessä

Komissio ehdottaa merenkulkuun toimia uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytön lisäämiseksi (COM(2021) 562 final). Komissio ehdottaa, että aluksilla käytettyjen polttoaineiden kasvihuonekaasusisällön tulisi pienentyä asteittain 75 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi kontti- ja matkustaja-alukset velvoitettaisiin vuodesta 2030 alkaen käyttämään maasähköä ja nollapäästöistä teknologiaa satamassa ollessaan.

Valtioneuvosto on antanut ehdotuksesta perustuslain 96 §:n mukaisen kirjelmän U 51/2021 vp.

Ilmastotoimien sosiaalirahasto

Komissio ehdottaa uuden sosiaalisen ilmastorahaston perustamista lieventämään niitä negatiivisia vaikutuksia, joita tieliikenteen ja rakennusten päästökauppajärjestelmän käyttöönotosta aiheutuisi erityisesti haavoittuvassa asemassa oleviin kotitalouksiin, mikroyrityksiin ja liikenteen käyttäjiin (COM (2021) 568 final). Rahaston käyttö edellyttäisi jäsenvaltiokohtaisten suunnitelmien laatimista. Rahastosta myönnettävät avustukset voisi jäsenvaltioissa käyttää toimiin, jotka vähentäisivät riippuvuutta fossiilisista polttoaineista ja tukevat siirtymää kohti vähä- ja nollapäästöistä liikennettä ja rakennusten lämmitystä. Jäsenvaltioilta edellytettäisiin vähintään 50 prosentin kansallista osarahoitusta. Rahaston koko olisi 72,2 miljardia euroa, ja se rahoitettaisiin kau-

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

della 2025—2032 EU:n talousarvion omista varoista, joihin sisältyisi vuodesta 2026 alkaen rakennusten ja tieliikenteen päästökaupasta saatavat huutokauppatulot. Tarkoituksen olisi, että 25 prosenttia rakennusten ja tieliikenteen päästökaupasta kertyvistä tuloista kartuttaisi EU:n talousarviota. Tämä edellyttäisi mukautuksia EU:n talousarviokehityksen omiin varoihin ja monivuotiseen rahoituskehykseen.

Valtioneuvosto on antanut ehdotuksesta perustuslain 96 §:n mukaisen kirjelmän U 61/2021 vp.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

JOHDANTO

Yleistä 55-valmiuspaketista

(1) Suuren valiokunnan saaman selvityksen mukaan 55-valmiuspaketin tavoitteena on saattaa EU:n lainsäädännöllinen kehys eurooppalaisen ilmastolain mukaiseksi ja panna osaltaan toimeen Euroopan vihreän kehityksen ohjelma oikeudenmukaisella, kustannustehokkaalla ja kilpailukykyisellä tavalla. Tavoitteiden saavuttamiseksi komissio ehdottaa, että EU-lainsäädännössä säädettäisiin laaja-alaisesti ohjauskeinoista, jotka koskevat hiilen hinnoittelua, olemassa olevien tavoitteiden kiristämistä ja vaatimusten tiukentamista sekä yleisiä tukitoimia vihreän ja oikeudenmukaisen siirtymän varmistamiseksi.

(2) Paketilla vahvistetaan kaikkiaan kahdeksaa nykyistä säädöstä ja esitetään neljää uutta aloitetta. Ilmastolainsäädännön ohjausvaikutuksen tehostamiseksi muutoksia esitetään EU:n päästökauppajärjestelmään, taakanjakoasetukseen ja maankäyttösektoria koskevaan LULUCF-asetukseen. Energialainsäädännön alalta esitetään muutoksia uusiutuvan energian direktiiviin ja energiatehokkuusdirektiiviin. Liikennelainsäädäntöä tarkistetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan direktiivin ja henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeja koskevan asetuksen osalta. Lisäksi komissio ehdottaa energiaverodirektiivin tarkistamista. Uusia aloitteita ovat ehdotus hiilirajamekanismiksi, ehdotukset lentoliikenteen uusiutuvien lentopolttoaineiden ja meriliikenteessä käytettävien uusiutuvien polttoaineiden edistämiseksi sekä ehdotus sosiaalisen ilmastorahasto perustamisesta.

(3) Suuri valiokunta katsoo, että 55-valmiuspakettiin sisältyvien esitysten jatkokäsittelyssä on tarpeen tarkastella niiden kokonaisvaikutuksia ilmaston lisäksi myös talouteen, kilpailukykyyn ja työllisyyteen.

Lausunnon kohde

(4) Suuri valiokunta käsittelee lausunnossaan kokoavasti 55-valmiuspakettia koskevia Suomen neuvottelutavoitteita ja niitä keskeisiä periaatteita, joiden on ohjattava 55-valmiuspaketin kansallista valmistelua ja Suomen toimintaa EU:ssa. Suuri valiokunta arvioi lausunnossaan myös 55-valmiuspaketin yksittäisten lainsäädäntöehdotusten keskeisiä neuvottelukysymyksiä.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

(5) Suuri valiokunta ei ota lausunnossaan kantaa niihin kysymyksiin, jotka koskevat EU:n omien varojen uudistamista päästökaupan huutokauppatulojen ja hiilirajamekanismin tulojen tulouttamiseksi osaksi EU:n talousarviota, koska komissio ei vielä ole antanut omien varojen uudistusta koskevaa ehdotustaan. Jotta 55-valmiuspakettiin sisältyvien ehdotusten rahoituksellisia vaikutuksia voidaan arvioida yhtenä kokonaisuutena, suuri valiokunta ottaa omien varojen uudistusta koskevaan ehdotukseen aikanaan erikseen kantaa valtioneuvoston perustuslain 96 §:n ja 97 §:n mukaisten selvitysten perusteella. Suuri valiokunta kiinnittää asian käsittelyn tässä vaiheessa huomiota kuitenkin siihen, että se on mietinnössään SuVM 1/2021 vp (91 kappale) käsitellyt omien varojen järjestelmän uudistuksen keskeisiä reunaehtoja Suomen kannalta.

(6) Vastaavasti suuri valiokunta käsittelee kysymystä rakennusten energiatehokkuusdirektiivin tarkistuksesta komission annettua asiasta ehdotuksen ja valtioneuvoston toimitettua asiasta U-kirjelmän.

KESKEISET 55-VALMIUSPAKETIN VALMISTELUA OHJAAVAT PERIAATTEET

Tavoitetaso

(7) Suuri valiokunta toistaa mietinnössään SuVM 1/2021 vp (57 kappale) esittämänsä kannan siitä, että ilmastoneutraali EU vuoteen 2050 mennessä on tavoite, jonka on ohjattava kaikkea päätöksentekoa EU:ssa. Jotta ilmastonmuutokseen voidaan vastata, EU:n on säilytettävä asemansa maailmanlaajuisen ilmastopolitiikan suunnannäyttäjänä sekä edistettävä Pariisin ilmastopimuksen tavoitteita, etenkin lämpenemisen rajoittamista 1,5 celsiusasteeseen. Tämä vaatii EU:ssa kunnianhimoisten ja johdonmukaisten keinojen käyttöönottoa. EU-tason toiminta on kytkettävä tiiviisti yhteen EU:n kansainvälisen toiminnan kanssa.

(8) Suuri valiokunta yhtyy valtioneuvoston arvioon siitä, että Pariisin ilmastopimuksen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:sta tehdään hiilineutraali sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta on tärkeitä varmistaa se, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena vuodelle 2030 asetettu 55 prosentin päästövähennystavoite saavutetaan tai ylitetään. Suuri valiokunta pitää tärkeänä, että neuvotteluissa varmistetaan se, että 55-valmiuspaketin kunnianhimon taso todellisten päästövähennysten saavuttamisessa kokonaisuudessaan säilyy. Suuri valiokunta muistuttaa, että Glasgow'n ilmastokokouksen loppuasiakirjan mukaan kaikki osapuolet ovat sitoutuneet vuosittain tarkastelemaan kansallisia panoksiaan 1,5 celsiusasteen tavoitteen valossa. Arviona on, että mikäli osapuolet toteuttavat sitoumuksensa, ollaan lähempänä Pariisin sopimuksen mukaisia päästöpoltuja kuin koskaan aiemmin. EU:n ja Suomen toiminnan on tuettava tätä kehitystä.

Ohjauskeinot

(9) Suuri valiokunta pitää perusteltuna valtioneuvoston linjaa siitä, että ehdotuksia on arvioitava sekä kansallisen että eurooppalaisen kokonaisedun näkökulmasta. Valtioneuvoston tavoin suuri valiokunta katsoo, että 55-valmiuspaketin sääntelyn on tuettava kustannustehokkaalla tavalla päästövähennyksiä, kannustettava vähähiilisiin investointeihin ja ohjattava EU:n siirtymää kohti

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

hiilineutraalia taloutta. Velvoitteiden on jakauduttava jäsenvaltioille tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti.

(10) Suuri valiokunta pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketti toteutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävästi sekä alueellisesti ja paikallisesti oikeudenmukaisella tavalla luontokadon ehkäisy ja digitaalinen siirtymä huomioon ottaen. Suuri valiokunta yhtyy asiantuntijakuulemisissa esitettyyn arvioon siitä, että näiden tavoitteiden saavuttaminen edellyttää ohjauskeinojen säätämisen lisäksi panostamista tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintaan, digitalisaatioon, koulutukseen ja osaamisen päivittämiseen sekä työllisyystoimiin. Myös tulevaisuusvaliokunta korostaa kestäväen työllistävien kasvun edistämisen merkitystä oikeudenmukaisen vihreän siirtymän kannalta (TuV:n kannanotto, TuVP 17/2021 vp, 4 §).

(11) Suuri valiokunta pitää tärkeänä sitä, että neuvottelujen tuloksena syntyvä sääntely on selkeää, oikeasuhtaista, johdonmukaista ja teknologianeutraalia. Asiantuntijakuulemisissa on korostettu, että 55-valmiuspaketista tulee keskeinen markkinamekanismi tarvittavan muutoksen aikaansaamiseksi, eikä vielä kehitteillä olevia päästövähennyskeinoja tule lainsäädännön keinoin sulkea ennalta pois. Suuri valiokunta painottaa, että politiikkajohdonmukaisuus ja sääntelyn vakaus sekä sen ennustettavuus ovat elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamisen ja suotuisan investointiympäristön kannalta olennaisia tekijöitä. Ilmastonmuutosta ei voida torjua yksin julkisin varoin, vaan hiilineutraaliin talouteen siirtyminen edellyttää mittavia yksityisiä investointeja vähähiilisiin teknologioihin kaikilla talouden aloilla. Myös sääntelyn toimeenpanolle on varattavasti riittävästi aikaa. Ohjauskeinojen päällekkäisyyttä, ristiriitaisuutta ja niistä aiheutuva hallinnollista taakkaa on vältettävä.

(12) Suuri valiokunta kiinnittää huomioita myös EU:n toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen toteutumisen varmistamiseen. EU-tason toimin ei pidä ryhtyä toimenpiteisiin, jotka ovat tehokkaammin hoidettavissa jäsenvaltiotasolla, eikä EU:n toiminnan pidä ylittää sitä, mikä on tarpeellista EU-perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi. Näitä periaatteita on noudatettava myös silloin kun jäsenvaltiot Euroopan unionin neuvostossa ja Euroopan parlamentti säätävät komissiolle annettavista valtuuksista antaa alemman asteisia täytäntöönpano- ja delegoituja säädöksiä. Jatkovalmistelussa on huolehdittava siitä, että komission toimivalta näissä tilanteissa on EU:n perussopimuksissa edellytillä tavalla tarkoituksenmukaista sekä selkeästi ja tarkasti rajattua, eikä säädös- ja täytäntöönpanovaltaa siirretä sellaisissa kysymyksissä, joiden on katsottava koskevan säädöksen keskeisiä osia. Ehdotusten oikeudellista arviota on tehtävä koko neuvotteluprosessin ajan.

EU:n ulkoinen toiminta

(13) Suuri valiokunta katsoo, että valmistelussa on varmistettava 55-valmiuspaketin johdonmukaisuus EU:n ulkoisten toimien kanssa. Suuri valiokunta toteaa, että EU:lla on kansainvälisessä ilmastopolitiikassa suunnannäyttäjän asema, ja Suomi voi EU:n kautta edistää kansallisia ilmastotavoitteitaan myös tätä kautta. On selvää, että EU:lla on yksittäistä jäsenvaltioita paremmat mahdollisuudet vaikuttaa globaalisti ilmastopolitiikan kehityksen lisäksi ilmastoratkaisujen markkinoiden ja puhtaan teollisuuden kehittymiseen tavalla, jossa suomalaisella teollisuudella ilmasto- ja energiainnovaatioiden kehittäjänä voi olla hyvin merkittävä asema. Suuri valiokunta arvioi, että 55-valmiuspaketin toimet hyvin toteutettuina kirittävät kansainvälisten ilmastotoimien

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

aikaansaamista, lisäävät globaaleja kannustimia siirtyä vähäpäästöiseen tuotantoon ja edistävät ilmastotoimien vahvistumista kolmansissa maissa. Tällaiselle kehitykselle on kilpailuolosuhteiden tasaamiseksi selkeä tarve EU:n nostaessa kunnianhimon tasoa ja vahvistaessa päästöohjausta EU:ssa. Hiilivuotoriskin vähentämiseksi EU:n on vahvistettava pyrkimyksiä kehittää hiilen globaalia hinnoittelua ja järjestelmien yhteensopivuutta kansainvälisellä tasolla.

Poikkihallinnollinen valmistelu

(14) Valtioneuvoston selvityksistä käy ilmi, että 55-valmiuspaketin ehdotuksia on valmisteltu poikkihallinnollisena yhteistyönä eri ministeriöiden kesken muun muassa useissa eri EU-asioiden valmistelujaostoissa. Suuri valiokunta pitää valmistelutapaa perusteltuna 55-valmiuspaketin laaja-alaisuus huomioon ottaen. Suuri valiokunta pitää erikoisvaliokuntien tavoin välttämättömänä, että kokonaisuuden hallintaan kiinnitetään poikkihallinnollisena valmisteluna huomiota koko neuvotteluprosessin ajan, jotta ohjauskeinojen yhteis- ja ristikkäisvaikutukset tunnistetaan ja mahdolliset päällekkäiset ohjauskeinot sekä säännösten väliset ristiriidat vältetään. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti kiinnittää huomiota kansalaisten hyvinvointia koskeviin vaikutuksiin.

(15) Suuri valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että kansallinen ja EU-tason valmistelu tukeutuvat kattaviin vaikutusarviointeihin. Suuri valiokunta yhtyy asiantuntijoiden näkemykseen siitä, ettei komissio ole riittävästi arvioinut ehdotusten vaikutuksia jäsenvaltioissa, eikä arvioinnissa ole otettu kattavasti huomioon muuttuneita olosuhteita, kuten päästöoikeuksien voimakkaasti kohonnutta hintaa. Suuri valiokunta pitää tarpeellisena, että komission laatimia vaikutusarviointeja täydennetään kansallisilla tutkittuun tietoon perustuvilla arvioinneilla. Syventämällä ymmärrystä jäsenmaiden olosuhteista, voidaan tunnistaa ne kysymykset, joiden osalta on erityisen tärkeää varmistaa EU-sääntelyn joustavuus, oikeasuhtaisuus ja tasapuolisuus. Suomen osalta tällaisiksi kysymyksiksi on katsottava Suomen pohjoinen sijainti, harva asutus ja pitkät etäisyydet, maatalouden ja ruoantuotannon toimintaedellytysten ja huoltovarmuuden turvaaminen sekä säädöskokonaisuuden vaikutukset Suomen ja EU-alueen kilpailukykyyn, valtion tulokertymään sekä maksuihin EU:lle. Suuri valiokunta käsittelee näitä kysymyksiä tarkemmin jäljempänä yksittäisiä ehdotuksia arvioidessaan ja kiinnittää valtioneuvoston huomiota myös niihin havaintoihin, joita erikoisvaliokunnat ovat 55-valmiuspaketin osalta esittäneet.

(16) Suuri valiokunta katsoo, että säädösehdotuksien erillis- ja kokonaisvaikutuksia sekä sääntelyratkaisujen merkitystä ilmasto- ja päästötavoitteiden saavuttamisen ja kustannusvaikutusten kannalta on arvioitava keskitetysti koko neuvotteluprosessin ajan. Tämän lisäksi on arvioitava EU:n toimia suhteessa globaaleihin toimiin, ja tässä arvioinnissa on haettava edullisimmat tavat päästä nopeisiin päästövähennyksiin.

(17) Suuri valiokunta toteaa, että ilmastonmuutoksen torjuminen ja siirtyminen hiilineutraaliin yhteiskuntaan kohdistaa yhteiskuntaan ja talouden rakenteisiin merkittävän muospaineen. Tämä muutos aiheuttaa kustannuksia mutta sisältää myös mahdollisuuksia. Kallein vaihtoehto on toimettomuus. Edellä esitetystä seuraa, että lyhyenajan taloudellisten vaikutusten lisäksi huomiota on 55-valmiuspaketin valmistelussa kiinnitettävä siihen, miten nyt säädettävät toimet vähentävät keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä sääntelyn kohteena olevien sektoreiden kustannuksia ja luovat investointi- ja työllistämismahdollisuuksia sekä mahdollistavat vihreää siirtymää edistävän liiketoiminnan kehittymisen. Suuri valiokunta toistaa näkemyksensä siitä, että EU-tason il-

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

mastotoimien ja kansainvälisen sitoumusten kautta voidaan rakentaa uutta liiketoimintaa ja edistää sellaista talouden ja teollisuuden murrosta, joka luo kestäväää kasvua ja uusia työpaikkoja myös Suomessa ja edistää suomalaisten puhtaisiin teknologioihin keskittyneiden yritysten tuotteiden ja palveluiden kysyntää (Ks. SuVM 1/2021 vp, SuVL 5/2020 vp, SuVL 4/2020 vp).

55-VALMIUSPAKETIN EHDOTUSTEN TARKASTELU

Hiilen hinnoittelua koskevat ehdotukset

Päästökaupan vahvistaminen ja laajentaminen (U 60/2021 vp)

(18) Valtioneuvoston tavoin suuri valiokunta pitää päästökaupan vahvistamista ja laajentamista keskeisimpänä välineenä EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta ja katsoo, että nykyisen päästökaupan päästövähennysten osuutta suhteessa taakanjakosektorin päästövähennyksiin tulisi edelleen kasvattaa. Suuri valiokunta toteaa, että yhtenäinen ja riittävän korkea päästöjen hinnoittelu on kustannustehokkain tapa saavuttaa päästövähennystavoitteet tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti. Päästömarkkinat ohjaavat päästöoikeudet sinne, missä päästöjen vähentäminen on halvinta. Asiantuntijakuulemisissa on painotettu, että hiilen vahvempi hinnoittelu vahvistaa päästökaupan ohjausvaikutusta, luo ennustettavuutta, kannustaa teknologisiin innovaatioihin ja varmistaa päästöjen vähentämisen.

(19) Suuri valiokunta pitää keskeisenä neuvottelutavoitteensa sitä, että uudistuksen jälkeen päästöoikeuden hinta pysyy riittävän korkeana, jotta se ohjaa tehokkaasti ja nopeasti päästöjen vähentämiseen. Samalla tulee huolehtia suomalaisen ja eurooppalaisen teollisuuden kilpailukyvyistä ottaen huomioon hiilivuotoriski. Investointien kannalta ennakoitavuus, yksinkertaisuus ja läpinäkyvyys sekä sääntelyn ja ohjauksen tarkkarajaisuus ja selkeys markkinoiden sääntelyssä on tärkeää, jotta yrityksillä on riittävästi aikaa sopeutua uuteen sääntelyyn.

(20) Suuri valiokunta pitää tarpeellisena, että lineaarista päästövähennyskerrointa kiristetään, päästökattoa leikataan 61 prosentin tavoitteen saavuttamiseksi ja markkinavakausvarantoa vahvistetaan. Liikkeellä olevien päästöoikeuksien ylijäämää on vähennettävä merkittävästi, jotta päästövähennykset saavutetaan kustannustehokkaasti. Ilmaisjaosta tulee luopua hiilirajamekanismin mukaisten tuontituotteiden valmistuksen osalta samalla tahdilla kuin mekanismi mahdollisesti otetaan käyttöön. Ympäristövaliokunnan (YmVL 32/2021 vp) tavoin suuri valiokunta arvioi, että ehdotettu 79 miljoonan päästöoikeuden jakaminen markkinoille on suhteellisen suuri lisäys päästöoikeuksien tarjontaan, joka saattaa johtaa päästöoikeuksien liikatarjontaan ja siten vaikuttaa päästöoikeuden hintakehitykseen koko järjestelmän toimivuuteen. Kun päästökauppa on ilmastotoimien tärkein yksittäinen työkalu, sen toimivuudesta huolehtiminen on olennaisen tärkeää.

(21) Suuri valiokunta ei pidä tarkoituksenmukaisena sitä, että laitokset, jotka käyttävät biomassaa 95 prosentin osuudella tai sen yli, rajattaisiin päästökaupan piiristä, koska se voi merkitä kannustinta käyttää fossiilista energiaa ja olla tekemättä kaikkia mahdollisia päästövähennyksiä, ja suhtautuu tämän vuoksi komission ehdotukseen tämän kysymyksen osalta erittäin varauksellisesti. Maa- ja metsätalousvaliokunta (MmVL 32/2021 vp) pitää tärkeänä, että sääntely kannustaa johdonmukaisesti investoimaan mahdollisimman suuren, kestävyyskriteerit täyttävän biomassan

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

saosuuden käyttöön. Eri tavoin saavutettuja päästövähennyksiä tulee myös kohdella teknologia-neutraalisti.

(22) Suuri valiokunta puoltaa meriliikenteen sisällyttämistä asteittain osaksi päästökauppaa. Meriliikenteen päästökaupassa on kuitenkin varmistettava, että talvimerenkulun vaatimukset ja sen aiheuttamat kustannukset, Suomen pohjoinen sijainti sekä etäisyys muihin EU-maihin ja vientimarkkinoihin huomioidaan oikeudenmukaisesti. Talousvaliokunta (TaVL 50/2021 vp) korostaa, että Suomen maantieteellisen sijainnin vuoksi meriliikenteen ja talvimerenkulun merkitys on ratkaisevan tärkeä maamme ulkomaankaupalle. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää välttämättömänä, että jäänmurtaajat jäävät päästökaupan ulkopuolelle (LiVL 31/2021 vp). Suuri valiokunta yhtyy erikoisvaliokuntien näkemyksiin. Lisäksi suuri valiokunta painottaa logistiikkajärjestelmien toimivuuden turvaamisen keskeisyyttä sekä vientiteollisuuden ja meriklusterin eli merellisten elinkeinojen muodostaman kokonaisuuden kilpailukyvyn turvaamista. EU:n ja Suomen on toimittava aktiivisesti Kansainvälisen merenkulujärjestö IMO:ssa globaalien päätösten aikaansaamiseksi. Suuri valiokunta pitää tärkeänä, että Suomen edunvalvonta on aktiivista, koordinoitua, johdonmukaista ja kokonaisvaltaisesti liikennealan osaamista hyödyntävää kaikissa merenkulun sääntelyyn liittyvissä asioissa. Edunvalvonnassa on huomioitava keskeisesti Suomen sijainti ja tarve vientivetoisena maana turvata Suomelle erittäin tärkeä kysymys merikuljettujen kilpailukyvästä.

(23) Suuri valiokunta toteaa, että valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti esitykseen erillisen tieliikenteen ja rakennusten päästökauppajärjestelmän perustamisesta, koska se ohjaisi päästökauppaa kattavasti ja nykyistä tasapuolisemmin EU:n alueella. Valtioneuvoston tavoin suuri valiokunta pitää kuitenkin tärkeänä saada esityksestä lisätietoja ennen yksityiskohtaista kannanmuodostusta. Suuri valiokunta kiinnittää huomiota erityisesti siihen, ettei komission vaikutusarvio luo kattavaa ja tarkkaa kuvaa uuden päästökaupan kustannus- ja päästövähennysvaikutuksista jäsenvaltioissa. Suuri valiokunta katsoo, että esityksen osalta on myös pohdittava sitä, miten sosiaalisesti ja alueellisesti oikeudenmukainen siirtymä voidaan esityksen osalta varmistaa tilanteessa, jossa sen vaikutukset kohdistuisivat voimakkaimmin pieni- ja keskituloisiin kotitalouksiin. Oikein toteutettuna tällainen toimintatapa voi parantaa ilmastotoimien hyväksytävyyttä ja olla järjestelmän toteuttamiskelpoisuuden tosiasiallinen edellytys. Suuri valiokunta toteaa, että asia liittyy läheisesti komission ehdotukseen ilmastotoimien sosiaalirahastosta, johon liittyy merkittäviä ongelmia ja jota suuri valiokunta käsittelee erikseen jäljempänä 74—80 kappaleissa.

Lentoliikenteen päästökauppa (U 58/2021 vp)

(24) Valtioneuvoston tavoin suuri valiokunta pitää tärkeänä lentoliikenteen päästökaupan tehostamista päästöoikeuksien ilmaisjaon asteittaisen poistamisen ja lineaarisen vähennyskertoimen korottamisen kautta.

(25) Lentoliikenteen osalta neuvotteluissa on varmistettava, ettei päästökaupan tehostaminen vaikuta kielteisesti lentoliikenteen saavutettavuuteen alueellisesti. Suomi tarvitsee maantieteellisen sijaintinsa vuoksi lentoyhteyksiä enemmän kuin moni muu jäsenvaltio. Erikoisvaliokuntien (LiVL 22/2021 vp, YmVL 23/2021 vp) tavoin suuri valiokunta painottaa, että Helsinki-Vantaan lentoaseman kilpailukyky ja erityisasema keskeisenä lentoliikenteen solmukohtana on turvatta-

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

va. Tämä on tärkeää, jotta lentoliikenne ei siirry reiteille, jotka voivat johtaa hiilivuotoon ja suu-rempiin päästöihin.

(26) Suuri valiokunta korostaa valtioneuvoston tavoin tarvetta edistää päästövähennystoimia ja nostaa niiden kunnianhimon tasoa globaalisti. On selvää, ettei EU:n yksipuolisilla toimilla voida ratkaista koko lentoliikenteen ilmastohaasteita. Kilpailun vääristymisen ehkäisemiseksi ilmasto- toimien kunnianhimon tasoa on pyrittävä ensisijaisesti nostamaan globaalisti mahdollisimman kattavasti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestö ICAO:ssa.

(27) Suuri valiokunta toteaa, että EU:n päästökaupan ja kansainvälisen lentoliikenteen päästö- jen hyvitysjärjestelmä CORSIA:n yhteensovittamisessa on pyrittävä ratkaisuun, joka tasapainoi- sella ja tarkoituksenmukaisella tavalla sovittaa yhteen ilmasto- ja kilpailukykyvaikutukset ja tur- vaa päästövähennystoimien tehokkuuden, eikä vaaranna EU:n kansainvälistä vaikutusvaltaa tai synnytä kolmansien valtioiden vastareaktioita EU-toimia vastaan.

Hiilirajamekanismi (U 57/2021 vp)

(28) Suuri valiokunta toistaa mietinnössään SuVM 1/2021 vp (78 kappale) esittämänsä kannan siitä, että hiilirajamekanismi CBAM on tärkeä ehdotus, jolla voidaan tehostaa hiilivuodon eh- käisyä, edistää ilmastotoimien vahvistumista EU-rajojen ulkopuolella ja vahvistaa EU:n ilmasto- toimien — erityisesti päästökaupan — ohjausvaikutusta.

(29) Suuri valiokunta yhtyy erikoisvaliokuntien (TaVL 49/2021 vp, VaVL 12/2021 vp, YmVL 30/2021 vp) arvioon siitä, että mekanismin toimeenpanoon ja toimintaan liittyy paljon avoimia kysymyksiä, joista tarvitaan lisää tietoa ja tarkempia vaikutusarviointeja ennen ehdotuksen yksi- tyiskohtaista kannanmuodostusta. Kuten valtiovarainvaliokunta toteaa, ehdotus liittyy kiinteästi myös omien varojen päätöksen muuttamiseen, johon suuri valiokunta ottaa myöhemmässä yhtey- dessä kantaa.

(30) Suuri valiokunta toteaa, että keskeinen edellytys mekanismin käyttöönotolle on se, että me- kanismi toteutetaan tavalla, joka ehkäisee hiilivuotoa paremmin kuin nykyisin käytössä olevat hiilivuotoa ehkäisevät toimet. Mekanismi on sovittava huolellisesti yhteen EU:n päästökaupan ja muiden ohjauskeinojen kanssa. Sen toimivuutta on arvioitava myös suhteessa EU:n ulkopuo- listen valtioiden harjoittamaan ilmastopolitiikkaan. Hiilirajamekanismin on luotava globaaleja kannustimia siirtyä vähäpäästöiseen tuotantoon ja hiilen hinnoitteluun. Mekanismi on toteutetta- va siten, että mekanismi voidaan laajentaa jatkossa koskemaan muitakin tuotteita. Talusvalio- kunta katsoo, että järjestelmän tehokkuuden kannalta olisi perusteltua pyrkiä jatkossa laajem- paan järjestelmään, joka kattaa päästökauppasektorin kokonaisuudessaan.

(31) Kuten ympäristövaliokunta toteaa, 55-valmiuspaketin tavoitteiden saavuttamiseksi on joh- donmukaista, että sähkö sisältyy hiilirajamekanismin soveltamisalaan. Suuri valiokunta yhtyy valtioneuvoston näkemykseen siitä, että mekanismin käyttöönotossa on samalla otettava huo- mioon Suomen energiaintensiivisen teollisuuden asema ja arvioitava mekanismin vaikutukset tuontisähköön, sähkön markkinahintaan, toimitusvarmuuteen sekä laajemmin huoltovarmuuden kokonaisuuteen Suomessa. Valmistelussa on myös varmistettava se, että mekanismi ei vaaranna jäsenvaltioiden tasapuolisia toimintaedellytyksiä ja vientiteollisuuden kilpailukykyä, eikä synny-

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

tä kolmansien valtioiden vastareaktioita EU-toimia vastaan (Ulkoasiainvaliokunnan kannanotto, UaVP 66/2021 vp, 6 §). On myös ja pidettävä huoli siitä, että mekanismi on yhteensopiva Maailman kauppajärjestö WTO:n sääntöjen kanssa. Lisäksi tarvitaan lisäselvitystä siitä, kuinka mekanismin piirissä olevia tuontituotteita vastaavien EU-vientituotteiden hiilivuotoriskiä voidaan torjua tilanteessa, jossa niihin kohdistuvasta päästöoikeuksien ilmaisjaosta luovutaan mekanismin käyttöönoton johdosta.

Energiaverodirektiivin päivittäminen (U 56/2021 vp)

(32) Valtioneuvoston tavoin suuri valiokunta suhtautuu periaatteessa myönteisesti energiatuotteiden ja sähkön verotuksen yhdenmukaistamiseen niiden energiasisällön ja ympäristöominaisuuksien perusteella. Asiantuntijakuulemisissa on katsottu, että energiaverodirektiivi on vanhentunut, ja sitä tulisi päivittää EU:n ilmastopolitiikan mukaiseksi. On Suomen etu vähän tukia käytävänä ja korkean verotuksen maana, että erilaisia veropoikkeuksia ja vapautuksia poistetaan ja vähimmäisverotasoja nostetaan jäsenvaltioissa yhdenmukaisemman verotuksen ja paremman päästöohjaavuuden saavuttamiseksi. Suuri valiokunta yhtyy erikoisvaliokuntien näkemyksiin (VaVL 11/2021 vp, LiVL 30/2021 vp, YmVL 31/2021 vp, TaVL 52/2021 vp, MmVL 30/2021 vp) siitä, että ehdotukseen liittyy kuitenkin useita avoimia kysymyksiä, jotka edellyttävät lisäselvitystä ennen yksityiskohtaista kannanmuodostusta.

(33) Yleisenä arvionaan suuri valiokunta toteaa, että ehdotuksen jatkovalmistelussa on huomioitava laajasti suomalaisen energiaverotuksen ja energijärjestelmän erityispiirteet ja ehdotuksen vaikutukset kansallisiin verotuottoihin sekä varmistettava energian saatavuus, Keski-Eurooppaan nähden edullisimmat energian hinnat ja energian kansallinen huoltovarmuus. Ehdotus ei saa heikentää Suomen kilpailukykyä, asettaa Suomea alueellisesti epäoikeudenmukaiseen tilanteeseen, kun huomioidaan Suomen pitkät etäisyydet ja sijainti tai johtaa Suomen ympäristö- ja valtiontaloudellisten tavoitteiden vastaiseen lopputulokseen. Energiaverodirektiivin tulee kannustaa uusiutuvan energian käytön lisäämiseen.

(34) Lisäksi on tärkeätä, että energiaverodirektiivin uudistus toteutetaan tavalla, joka ei häiritse sisämarkkinoiden toimintaa, hidasta fossiilisten polttoaineiden korvaamista liikenteessä ja teollisuudessa sähköllä tai investointeja tuotannon päästövähennyksiin, vääristä kilpailua EU:n ulkopuolisten yritysten eduksi tai lisää verokilpailun riskiä. Hiilivuotoriskin vähentämiseksi lentoliikenteen ja merenkulun osalta on niiden kansainvälisen luonteen vuoksi tavoiteltava ensisijaisesti maailmanlaajuisia sääntelyä. Pyrkimyksenä tulee olla päällekkäisyyksien välttäminen, EU:n ja muiden alueiden järjestelmien yhteensopivuus ja globaali hiilen hinnoittelu.

(35) Ehdotuksen yksityiskohtia koskevinä keskeisinä neuvottelutavoitteina suuri valiokunta pitää sen varmistamista, että Suomi pitkien etäisyyksien maana voi jatkossakin soveltaa dieselöljyn bensiiniä alemmaa verokantaa ja säilyttää nykyisen ammattiliikenteessä käytettävä dieselöljyn alennetun verotaso kansallisen kilpailukyyn turvaamiseksi. Kuten valtiovarainvaliokunta ja liikennevaliokunta katsovat, moottoribensiinin ja dieselöljyn verotusta ei tule yhdenmukaistaa. Myös sähkön verotason eriyttämismahdollisuus elinkeinoelämän ja kotitalouksien välillä tulee säilyttää. Teollisuuden sähköistymiskehitystä ei tule estää veroluokkia poistamalla. Suuri valiokunta pitää myös tärkeänä säilyttää maatalouden energiaverohelpotukset muun muassa huoltovarmuuden ja elintarvikeomavaraisuuden kannalta.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

(36) Suuri valiokunta pitää tärkeänä, että valtioneuvosto muodostaa selkeät kannat koskien esityksiä veropohjan laajentamisesta vetyyn, turpeeseen ja kiinteisiin biomassapohjaisiin polttoaineisiin ja täydentää kantojaan myös vaikutusarviointien osalta. Vaikutusarvioinnissa on otettava huomioon ehdotusten erillisvaikutusten lisäksi myös muiden 55-valmiuspaketin ehdotusten yhteisvaikutukset ja ohjauskeinojen mahdolliset päällekkäisyydet ja ristiriitaisuudet eri toimialoilla. Suuri valiokunta kiinnittää huomiota myös valtiovarainvaliokunnan näkemykseen siitä, että kysymystä veropohjan laajentamisesta tulisi tarkastella uudelleen, kun on arvioitu riittävän laajasti ilmastovaikutusten ohella Suomen kilpailukyky, verotuottojen kertyminen ja huoltovarmuus. Suuri valiokunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan arvioon ja katsoo, että valtioneuvoston kantaa on täsmennettävä jatkokirjeellä. Perustuslaki 96 § edellyttää, että valtioneuvosto hakee EU-asioissa ennakolta eduskunnan hyväksyntää toimintalinjalleen eduskunnan lainsäädäntö- tai budjettivallan piiriin kuuluvissa kysymyksissä.

Tavoitteiden kiristämistä koskevat ehdotukset

Taakanjakoasetuksen tarkistus (U 55/2021 vp)

(37) Valtioneuvoston tavoin suuri valiokunta pitää hyvänä, että taakanjakoasetuksen soveltamisala on tarkoitus pitää pääpiirteissään ennallaan. On myös perusteltua, että tieliikenne ja rakennusten lämmitys säilyvät edelleen taakanjaon piirissä vuoteen 2030 asti. Samalla on edistettävä sellaista kehitysuuntaa, jossa nykyisenkaltaisen taakanjakosektorin painoarvo EU:n ilmastopoliittikan kokonaisuudessa vähenee.

(38) Suuri valiokunta pitää Suomelle esitettyä 50 prosentin päästövähennystavoitetta vuoteen 2030 mennessä kunnianhimoisena. Tämä edellyttää päästöjen merkittävää vähentämistä taakanjakosektorin kaikilla osa-alueilla suunniteltua enemmän ja nopeammin. Valtioneuvoston ja erikoisvaliokuntien (YmVL 33/2021 vp, TaV 47/2021 vp, MmVL 29/2021 vp, LiVL 26/2021 vp) tavoin suuri valiokunta korostaa toimien kustannustehokkuuden ja kansallisen kilpailukyvyn varmistamista ja joustojen merkitystä päästövähennystavoitteen saavuttamisessa. Toimet on toteutettava ruoantuotannon kannattavuutta ja toimialan huoltovarmuutta heikentämättä. Kustannustehokkuuden kannalta on tärkeitä, että nykyisin käytettävissä olevat eri sektoreiden väliset joustot, kuten LULUCF-jousto, ja sektorin sisäiset joustokeinot säilyvät. Päästökaupan ja taakanjakosektorin jousto on toteutettava tavalla, joka ei lisää teollisuuden hiilivuotoriskiä eikä suomalaisen teollisuuden kustannuksia suhteessa muihin jäsenmaihiin. Lisäksi on tärkeitä, että päästökauppasektorin kertaluonteista one-off -joustomahdollisuutta kasvatetaan Suomelle ja muille korkeimman kansallisen tavoitteen omaaville jäsenmaille. Kuten valtioneuvosto toteaa, Suomen one-off -jousto on asetettu Suomen aiemman, huomattavasti nykyistä alemman jäsenmaakohtaisen tavoitteen saavuttamisen tueksi, ja Suomelle kohdennetun jouston tasoa on perusteltua tämän vuoksi nostaa.

LULUCF-asetuksen tarkistus (U 49/2021 vp)

(39) Valtioneuvoston ja erikoisvaliokuntien (MmVL 28/2021 vp, TaVL 45/2021 vp, YmVL 29/2021 vp) tavoin suuri valiokunta suhtautuu LULUCF-ehdotukseen esitettyssä muodossaan myönteisesti. Kuten valtioneuvosto toteaa, maankäyttösektorilla ja nielujen sääntelyllä on merkittävä mutta rajallinen rooli ilmastomuutoksen torjunnassa. Nielut ovat kustannustehokas ja tärkeä

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

tapa vähentää nettopäästöjä ilmakehään lähitulevaisuudessa. Maankäyttösektori on myös avainasemassa luonnon monimuotoisuuden turvaamisessa.

(40) Suuri valiokunta tukee ehdotettua vaiheittaista ja pitkäjänteistä mallia. Ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää päästövähennysten lisäksi hiilinielujen vahvistamista lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Ehdotus kannustaa varastojen ja nielujen vahvistamiseen voimassa olevaa lainsäädäntöä paremmin ja mahdollistaa nielujen huomioimisen taakanjakosektorilla joustoina. Lisäksi ehdotus ottaa maankäyttösektorin hiilinielut ja varastot todenmukaisesti huomioon ilmastolaskelmissa, eikä luo sellaista tilannetta, jossa jokin maa voi hyötyä Suomen metsänieluista ja jättää niiden avulla päästövähennyksiä tekemättä. Jatkovalmistelussa näitä peruseriaatteita ei saa heikentää. Valmistelussa on varmistettava, että LULUCF-asetus ohjaa maankäyttösektoria vähentämään suunnitelmallisesti päästöjä, eikä malli sisällä mahdollisuutta siirtää vastuita yhdestä jäsenvaltiosta toiseen. Maakohtaiset sitovat tavoitteet ovat tärkeitä, jotta jäsenvaltioita ja maankäytön eri muotoja kohdellaan oikeudenmukaisella tavalla.

(41) Talousvaliokunta ja maa- ja metsätalousvaliokunta painottavat valmistelussa myös kestävä maa- ja metsätalouden toimintaedellytysten turvaamista. Toimet on kohdennettava niin, että ne eivät vähennä suomalaisen ruoantuotannon kannattavuutta tai vaaranna huoltovarmuutta. Metsillä ja metsäteollisuudella on suuri merkitys Suomen ilmastoneutraaliustavoitteelle, työllisyydelle ja taloudelle. Tarkoituksenmukaisesti valituilla metsänhoitotoimilla on mahdollistaa kasvattaa metsien hiilensidontaa ja varmistaa metsien hiilivaraston lisääntyminen. Ympäristövaliokunta, talousvaliokunta ja maa- ja metsätalousvaliokunta pitävät lisäksi tärkeänä sitä, että EU:n nielupolitiikka on toteuttava siten, että se edistää erityisesti korkean jalostusarvon ilmastoystävällisten puupohjaisten tuotteiden tuotantoa. Suuri valiokunta pitää näkemyksiä perusteltuina ja viittaa lisäksi mietinnössä SuVM 1/2021 vp esittämäänsä kantaan siitä, että metsäpolitiikkaa tulee jatkossakin olla kansallisen päätäntävällän piirissä (69 kappale).

(42) Suuri valiokunta yhtyy valtioneuvoston kantaan siitä, että ehdotettu -310 miljoonan hiilidioksidiekvivalenttitonnin EU:n yhteinen velvoittava ja aikaisempaa tavoitetta korkeampi nielutavoite ja sen jyvittäminen jäsenvaltioille ehdotetulla nykyistä yksinkertaisemmalla tavalla on perusteltu EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Suomelle esitetty maankäyttösektorin velvoite -17,754 miljoonasta hiilidioksidiekvivalenttitonnista vuodelle 2030 vastaa Suomen kansallista hiilineutraaliustavoitetta. Valtioneuvoston tavoin suuri valiokunta ei kuitenkaan tue tätä korkeampia tavoitteita.

(43) Suuri valiokunta suhtautuu ehdotukseen uudesta AFOLU-sektorista erikoisvaliokuntien tavoin alustavan myönteisesti, mutta edellyttää asiasta lisätietoa muun muassa monimuotoisuusvaikutusten huomioimisesta maankäytön kokonaisvaikutuksiin. Suuri valiokunta arvioi, että LULUCF-asetuksen soveltamisalan laajentaminen koskemaan taakanjakosektorin maatalouden metaani- ja typpidioksidipäästöjä vuodesta 2030 alkaen mahdollistaisi maatalouden ilmastotoimenpiteiden kokonaisvaltaisemman tarkastelun, koska tällä hetkellä maatalouden ilmastotoimia tarkastellaan osana sekä taakanjako- että LULUCF-sektoria.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

Uusiutuvan energian direktiivin muutokset (U 59/2021 vp)

(44) Suuri valiokunta pitää tärkeänä, että uusiutuvan energian käyttöä edistetään ja kannattaa esityksessä ehdotettua uusiutuvan energian tavoitteen nostamista jäljempänä kuvatuin reunaehdoin. Kuten ympäristövaliokunta toteaa (YmVL 22/2021 vp), tavoitteiden täyttämisen ei suurelta osin arvioida tuottavan vaikeuksia Suomelle, vaikka sääntelyn ennakoitavuuden kannalta voidaan pitää ongelmallisena sitä, että heti direktiivin täytäntöönpanoajan päätyttyä direktiiviä muutetaan ja siihen ehdotetaan odotettua laajempia muutoksia.

(45) Suuri valiokunta yhtyy valtioneuvoston näkemykseen siitä, että Suomen kannalta ehdotuksen keskeisimmät muutokset kohdistuvat metsäbiomassan käyttöön energian tuotannossa, kestävyyskriteerit mukaan lukien, ja lämmitys- ja jäähdytys- sekä liikennesektoreille.

(46) Suuri valiokunta katsoo, että neuvotteluissa on varmistettava toimiva sääntelykehikko, joka jättää jäsenmaille tarpeellista joustovaraa ottaa huomioon jäsenvaltiokohtaisia ja alueellisia eroja ja päättää tavoitteen saavuttamiseksi tarvittavista keinoista, ja joka ei vaikuta haitallisesti Suomen kilpailukykyyn. Etenkin metsäbiomassaa sekä lämmityssektoria ja liikennettä koskevassa sääntelyssä on syytä huomioida jäsenvaltioiden erityispiirteet, kuten maantieteelliset, ilmastolliset, energiantuotantoon sekä elinkeinorakenteeseen liittyvät seikat. Lainsäädäntötyössä on myös kiinnitettävä huomiota investointivarmuuteen ja politiikkatoimien ennakoitavuuteen sekä vältettävä hallinnollista taakkaa.

(47) Erikoisvaliokuntien (YmVL 22/2021 vp, TaVL 40/2021 vp, LiVL 28/2021 vp, MmVL 31/2021 vp) tavoin suuri valiokunta pitää tärkeänä, että sääntelyssä säilytetään teknologianeutraalisuus siten, ettei sääntelyllä haitata vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden kehitystä, investointeja ja käyttöönottoa. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää selvänä, että myös biopolttoaineita tarvitaan päästövähennysten saavuttamiseksi. Kestävyyskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa ei tule tarpeettomasti rajoittaa.

(48) Suuri valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin kannatettavana kaskadiperiaatteen soveltamista siten, että metsäbiomassaa käytetään resurssitehokkaasti ensi sijassa tuotteisiin ja materiaaleihin energiakäytön sijasta jäsenvaltiokohtaiset ja alueelliset erot huomioon ottaen. Suuri valiokunta katsoo, että on perusteltua vahvistaa sellaisia ohjauskeinoja, jotka ehkäisevät aineispuun energiankäyttöä, estävät EU:n ulkopuolelta tulevien kestävämmien biomassojen kuljetusta ja käyttöä sekä kiinnittävät aikaisempaa suurempaa huomiota luonnon monimuotoisuuteen. Suuri valiokunta pitää kuitenkin ongelmallisena, että ehdotuksella komissiolle annettaisiin mahdollisuus antaa kaskadiperiaatteen soveltamisesta ja ainespuun käytön minimoimisesta delegoituja säädöksiä, koska kaskadiperiaatetta ei ole uusiutuvan energian käytön yhteydessä vielä tarkkarajaisesti määritelty. Siksi suuri valiokunta suhtautuu ehdotettuun delegoituun säädösvaltaan erittäin kriittisesti ja katsoo, ettei delegointia pidä esitetyssä muodossaan hyväksyä.

(49) Suuri valiokunta ei pidä ongelmallisena ehdotukseen sisältyviä uusia tavoitteita tietyille liikenteen polttoaineille sekä rakennussektorin, lämmityksen ja jäähdytyksen uusiutuvan energian lisäystavoitteisiin, kunhan sektoreita koskevat erillistavoitteet asetetaan ohjeelliseksi sitovien tavoitteiden sijaan, jotta tarpeellinen kansallinen liikkumavara säilytetään.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

(50) Suuri valiokunta toteaa, että uusiutuvilla polttoaineilla on henkilöautoliikenteen lisäksi keskeinen merkitys erityisesti lentoliikenteen, meriliikenteen ja raskaan liikenteen päästöjen vähentämisessä. Ympäristövaliokunta ja talousvaliokunta painottavat tarvetta edistää RFNBO-polttoaineiden eli niin kutsuttujen sähköpolttoaineiden kehitystä ja käyttöä sekä järjestelmäintegraatiota, sillä näiden polttoaineiden kustannukset ovat vielä korkeita fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna. EU-sääntely on toteutettava tavalla, joka luo kysyntää sähköpolttoaineille ja kannustaa yrityksiä investoimaan tutkimukseen, kehitykseen ja tuotantolaitoksiin.

Energiatehokkuusdirektiivin muutokset (U 48/2021 vp)

(51) Suuri valiokunta pitää tärkeänä edistää EU:ssa energiatehokkuutta ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Energiatehokkuustavoitteet ovat lähtökohtaisesti kustannustehokas tapa päästövähennysten toteuttamiseksi. Valtioneuvoston tavoin suuri valiokunta pitää hyvänä tavoitteiden asettamisen lähtökohtaa, jossa jäsenvaltiossa voidaan ottaa huomioon energiatehokkuuteen vaikuttavat kansalliset erityispiirteet, kuten energianhakinnan muutokset, talouden kehityssuunnan ja energiaintensiivisen teollisuuden vähähiilistämisen.

(52) Suuri valiokunta yhtyy valtioneuvoston kantaan siitä, että ehdotuksen jatkovalmistelussa on edistettävä sellaisia ratkaisuja, joissa eurooppalaisen ilmastolain tavoitteet hiilineutraaliudesta ja 55 prosentin päästövähennyksistä asetetaan etusijalle. Suuri valiokunta muistuttaa, että Suomessa on hiilineutraalisuuden osalta EU:ta selvästi kunnianhimoisempi tavoite, eikä tätä tavoitetta saa energiatehokkuusdirektiivin muutoksilla vaarantaa. Energiatehokkuus ensin -periaatteen rinnalla ehdotuksen valmistelussa olisi korostettava vahvemmin päästöttömyys ensin -periaatetta keskeisenä valmistelua ohjaavana periaatteena.

(53) Suuri valiokunta katsoo, että energiatehokkuusdirektiiviä on muutettava tavalla, joka antaa jäsenmaille mahdollisuuden päästä maakohtaisesti tarkoituksenmukaisella ja kustannustehokkaalla tavalla todellisiin päästövähennyksiin.

(54) Valtioneuvoston ja erikoisvaliokuntien (TaVL 38/2021 vp, LiVL 23/2021 vp, YmVL 28/2021 vp) tavoin suuri valiokunta ei tue komission esittämää mallia sitovasta energiatehokkuustavoitteesta ja energiansäästövelvoitteesta ja arvioi, että ehdotuksien taloudelliset vaikutukset on arvioitu puutteellisesti. Suuri valiokunta yhtyy valtioneuvoston arvioon siitä, että nyky muodossaan nämä ehdotukset eivät ole realistisia, eivätkä ne ota riittävällä tavalla huomioon jäsenvaltioiden erilaisia olosuhteita, todellista vaikuttavuutta ja toimivuutta lähtötilanteiltaan hyvin erilaisissa jäsenvaltioissa. Myöskään ehdotettua erillisääntelyä julkisten rakennusten peruskorjausvelvoitteesta lähes nollaenergiatasolle ei voida pitää kustannustehokkaana ja oikeasuhtaisena tapana energiatehokkuuden lisäämiseksi, eikä sen osalta ole myöskään huomioitu riittävästi kehitystä, jossa lämmönlähteet tulevat muuttumaan vähäpäästöisiksi ja päästöttömiksi. Edellä esitetystä seuraa, että ehdotuksiin tulee esitetystä muodossaan suhtautua kriittisesti.

(55) Suuri valiokunta pitää erikoisvaliokuntien tavoin lisäksi tärkeänä, että jatkovalmistelussa otetaan huomioon jäsenvaltioiden erilaiset lähtötasot ja jo toteutetut kansalliset toimet. Jäsenvaltioille on jätettävä liikkumavaraa edistää energiatehokkuutta kustannustehokkaimmilla ja maakohtaisesti vaikuttavimmilla tavoilla ja ottaa huomioon myös energiatehokkuuteen vaikuttavat

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

kansalliset erityispiirteet, kuten energianhankinnan muutokset ja energiaintensiivisen teollisuuden muut pyrkimykset energiatehokkuuteen ja päästöjen vähentämiseen.

(56) Asiantuntijakuulemisissa on kiinnitetty huomiota myös siihen, ettei ehdotus ota riittäväällä tavalla huomioon vetytalouden kasvavaa roolia ja merkitystä päästöjen vähentämisessä. Suuri valiokunta katsoo, että valmistelussa on varmistettava sääntelyn teknologianeutraalisuus ja edistettävä digitaalisten ratkaisujen käyttöönottoa. Asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille, että energiamurroksessa digitaaliset ratkaisut ja datan tehokkaampi hyödyntäminen mahdollistavat entistä monimutkaisempien energiajärjestelmien energiatehokkaan hallinnan ja energiatehokkuutta edistävän käyttäjäohjauksen.

(57) Puolustusvaliokunnan (PuVL 9/2021 vp) tavoin suuri valiokunta toteaa, että jatkovalmisteluissa on varmistettava lisäksi se, että sääntely sisältää asianmukaiset puolustusvoimien toimintaa koskevat poikkeukset. Kansallisen puolustuksen toimintaedellytykset on turvattava.

Velvoitteiden kiristämistä koskevat ehdotukset

Uusien henkilö- ja pakettiautojen CO₂-rajojen kiristäminen (U 52/2021 vp)

(58) Suuri valiokunta tukee valtioneuvoston tavoin hiilidioksidipäästöjen raja-arvojen kiristämistä uusien henkilöautojen ja pakettiautojen päästörajoihin vuosille 2030 ja 2035. Kunnianhimoiset raja-arvot vähentävät liikenteen päästöjä, edistävät liikenteen sähköistymistä Euroopassa ja parantavat nollapäästöisten ajoneuvojen valikoimaa. Suuri valiokunta tukee valtioneuvoston kantaa siitä, että raja-arvoja voidaan kiristää ehdotettua enemmän. Kuten ympäristövaliokunta (YmVL 27/2021 vp) toteaa, Suomelle liikenteen päästöjen vähentäminen autonvalmistajiin kohdistuvan velvoitteen kautta on edullinen ratkaisu. Mitä tiukemmat autoille asetetut raja-arvot ovat, sitä helpompaa on saavuttaa taakanjakosektorin päästövähennystavoite ja vuoden 2035 hiilineutraaliustavoite, sillä liikenteen osuus päästöistä on merkittävä tavoitteiden saavuttamisen kannalta.

(59) Valtioneuvoston tavoin suuri valiokunta pitää Suomen ensisijaisena tavoitteena ehdotuksen kunnianhimon tason varmistamista suhteessa jäsenmaiden taakanjakosektorin 2030 tavoitteisiin sekä EU:n 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseen. Ehdotuksen jatkovalmistelussa on kiinnitettävä huomiota teknologianeutraalisuuteen ja kustannustehokkuuteen. Suuri valiokunta yhtyy asiantuntijakuulemisissa esitettyyn arvioon siitä, että Suomen tulee tehdä aktiivista vaikuttamistyötä, jotta myös muille puhtaille käyttövoimaratkaisuille jätetään tilaa. Liikenne- ja viestintävaliokunta (LiVL 25/2021 vp) katsoo, että raja-arvosääntelyä tulisi muuttaa siten, että myös kaasukäyttöiset autot ja kehittyneitä biopolttoaineita hyödyntävät energiatehokkaat hybridi-autot olisi mahdollista pitää tuotannossa vuoden 2025 jälkeen. Suuri valiokunta pitää näkemystä perusteltuna.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin kehittäminen (U 53/2021 vp)

(60) Suuri valiokunta pitää erikoisvaliokuntien tavoin (LiVL 27/2021 vp, TaVL 46/2021 vp, YmV 25/2021 vp) tärkeänä sitä, että vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien jakeluinfra-

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

struktuurin kehittämistä edistetään TEN-T verkon puitteissa päästövähennys- ja hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi.

(61) Valtioneuvoston lailla suuri valiokunta suhtautuu myönteisesti tieliikenteen sähkölatausinfrastruktuurin kehittämiseen. Niin raskaan liikenteen kuin henkilöautoliikenteenkin osalta tarvitaan kansallisia joustoja harvaan asutuilla alueilla, joilla välimatkat ovat pitkiä ja liikennöinti vähäistä. Raskaan liikenteen latausinfrastruktuurin osalta on tärkeää varmistaa se, että latausverkosto kehittyy logistiikka- ja kuljetusketjujen kannalta tarkoituksenmukaisiin paikkoihin ja että sähköverkon kapasiteetti on riittävää niin pidemmän latausajan latauspisteiden kuin nopeidenkin latauspisteiden osalta. Valmistelussa on huomioitava se, että Suomessa on käytössä paljon hyvin raskasta kalustoa ja myös muuta pitkien välimatkojen kuljetuskalustoa, jonka sähköistäminen voi olla — vaativat talviolosuhteet huomioiden — hankalaa. Sääntelyn on mahdollistettava riittävät joustomahdollisuudet, jotta kansalliset erityispiirteet, joita Suomelle ovat erityisesti liikennemäärät, pitkät etäisyydet, harvat asutus ja talviolosuhteet, voidaan tarkoituksenmukaisella tavalla huomioida. Samanaikaisesti on varmistettava se, että yritysten yhtäläiset kilpailu- ja toimintaedellytykset koko EU-alueella säilyvät.

(62) Suuri valiokunta katsoo, että vetyasemia ja muita lataus- ja tankkausverkkoa koskevat vaatimukset on perustuttava keskeisiltä osin markkinaehtoisuuteen. Siirtymän edistäminen lainsäädännön ja rahoituksen keinoin on kuitenkin vallitsevassa toimintaympäristössä tarpeen. Puuttuva jakeluinfra ei saa muodostua kysynnän esteeksi. Asiantuntijakuulemisissa on katsottu, että vedyn jakeluinfrastruktuuria tulisi kehittää etupainotteisesti raskaan liikenteen tarpeisiin ottaen huomioon myös infrastruktuurin merkitys vetyteknologian markkinoiden kehittymiselle.

(63) Suuri valiokunta katsoo, että teknologian kehittymisen ja riittävän joustavuuden takaamiseksi on kiinnitettävä huomiota sääntelyn teknologianeutraalisuuden varmistamiseen. Biokaasun rooli on huomioitava ehdotettua paremmin, koska liikennekäyttöön tarkoitettu biokaasu nähdään tärkeänä vaihtoehtoisena käyttövoimana erityisesti raskaassa liikenteessä ja meriliikenteessä.

(64) Meri- ja sisävesiliikenteen osalta ehdotus sisältää kannatettavia vähimmäisvaatimuksia satamien maasähkölle ja merisatamien nesteytetyn kaasun jakelulle, erityisesti biokaasun potentiaalin näkökulmasta. Lentoliikenteen osalta tavoitteet lisätä maasähkön saatavuutta ovat perusteltuja, mikäli niiden osalta otetaan huomioon lentoasemien liikennemäärät.

Uusiutuvien polttoaineiden käytön edistäminen lentoliikenteessä (U 50/2021 vp)

(65) Suuri valiokunta tukee valtioneuvoston tavoin toimia, joiden kautta voidaan lisätä uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä lentoliikenteessä. Erikoisvaliokuntien (LiVL 21/2021 vp, TaVL 42/2021 vp, YmVL 24/2021 vp) mukaan uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääminen on tehokkain tapa päästöjen vähentämiseksi, koska vaihtoehtoisten käyttövoimien, kuten sähkön ja vedyn, käyttöönotto on muita liikennemuotoja hitaampaa.

(66) Keskeisenä neuvottelutavoitteena suuri valiokunta pitää sitä, että uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä edistetään tavalla, joka vähentää tehokkaasti lentoliikenteen päästöjä ja huomioi alan toimintaedellytykset, kustannustehokkuuden vaatimukset, jäsenvaltioiden saavutettavuuden, erilaiset olosuhteet ja kilpailukyvyt. Suuri valiokunta korostaa myös teknologianeutraali-

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

suuden vaatimusta. Raaka-aineiden ja uusiutuvan polttoaineen tuotannon riittävyyden varmistamiseksi suuri valiokunta katsoo, että polttoaineiden kestävästi tuotettujen raaka-aineiden määrää ei tule perusteettomasti rajata.

(67) Suuri valiokunta toteaa, että tullessaan voimaan ehdotus voi aiheuttaa merkittäviä kustannusvaikutuksia toimialalle. Siksi valmistelussa on tärkeitä tarkastella kattavasti lentoliikenteeseen vaikuttavien ehdotusten yhteisvaikutuksia. Neuvotteluissa on myös varmistettava, ettei Helsinki-Vantaa-lentoaseman roolia lentoliikenteen tärkeänä solmukohtana heikennetä. Lisäksi on tärkeitä, että EU:ssa lisätään Kansainväliseen siviili-ilmailujärjestöön (ICAO) kohdistuvaa vaikuttamista uusiutuvia lentopolttoaineita koskevien velvoittavien toimenpiteiden hyväksymiseksi. Tämä edistäisi Pariisin ilmasopimuksen tavoitteiden saavuttamista ja vähentäisi riskiä lentoliikenteen globaalin kilpailun vääristymisestä.

Uusiutuvien polttoaineiden käytön edistäminen meriliikenteessä (U 51/2021 vp)

(68) Suuri valiokunta tukee ehdotuksen tavoitetta lisätä uusiutuvien polttoaineiden käyttö meriliikenteessä. Liikenne- ja viestintävaliokunta (LiVL 24/2021 vp) arvioi, että samalla luodaan edellytyksiä näiden polttoaineiden tuotannolle ja edistetään niiden saatavuutta. Suuri valiokunta katsoo, että uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämiseen tähtäävät toimet on toteutettava tavalla, joka vähentää päästöjä tehokkaasti ja huomioi jäsenvaltioiden kilpailukyvn. Uusiutuvien polttoaineiden riittävän saatavuuden turvaaminen on olennainen kysymys varmistettaessa jäsenvaltioiden kilpailukykyä ja toimijoiden myönteistä suhtautumista uusiutuvien polttoaineiden käyttöönottoon. Suuri valiokunta näkee tärkeänä vahvistaa EU:n omaa uusiutuvien polttoaineiden tuotantoa, jolla voidaan turvata myös koko Euroopan huoltovarmuutta ja vähentää polttoaineiden tuontiriippuvuutta.

(69) Suuri valiokunta tukee ehdotettua teknologianeutraalia lähestymistapaa ja sitä, että tavoitteita kiristetään vaiheittain, jotta yrityksillä on mahdollisuus suunnitella investointinsa ja jotta merenkulun puhtaan teknologian käyttöä voidaan tehokkaasti edistää. Talusvaliokunta (TaVL 44/2021 vp) katsoo, että alan kehityksen nopeutta on tässä vaiheessa vaikeaa ennustaa, ja tältä kannalta sääntelyyn voisi olla syytä rakentaa joustomekanismeja, jotka tarvittaessa mahdollistaisivat joustamisen mekaanisesta viiden vuoden välein kiristyvästä tavoitteesta. Ympäristövaliokunta (YmVL 26/2021 vp) korostaa puolestaan sitä, ettei ohjauksen tule olla liian yksityiskohtaista ja rajoittavaa, vaan sen tulee jättää tarpeellista joustoa polttoaineiden riittävyyden varmistamiseksi ja kustannusten optimoimiseksi. Polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa ei myöskään saa perusteettomasti rajata. Suuri valiokunta yhtyy erikoisvaliokuntien arvioihin.

(70) Suuri valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että ehdotuksen jatkovalmisteluissa ja kokonaisedunvalvonnassa tarkastellaan kattavasti meriliikenteeseen vaikuttavien ehdotuksen yhteisvaikutuksia Suomen merenkulun kilpailukyvyille sekä vientiteollisuuden toimialoille. Myös talvimerenkulun erityisolosuhteiden, jäävahvisteisten alusten käyttö ja suurempaan polttoaineen kuluutukseen liittyvät haasteet on huomioitava ehdotuksessa nykyistä paremmin. Talusvaliokunnan kannan mukaisesti talvimerenkulun erityisolosuhteiden hyvittämisen päästökaupassa on oltava Suomen keskeinen tavoite. Kuten liikenne- ja viestintävaliokunta tuo esille, merenkulun päästövähenneksiä on edistettävä ensisijaisesti globaalin sääntelyn ja standardien kautta tasapuolisten

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

globaalien kilpailuedellytysten varmistamiseksi. EU-sääntelyn on kaikilta osin oltava yhteen toimivaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) toimenpiteiden kanssa.

Vihreän ja oikeudenmukaisen siirtymän tukitoimet

Innovaatioiden edistäminen ja vihreän siirtymän rahoitus (U 60/2021 vp)

(71) Suuri valiokunta toteaa, että 55-valmiuspaketin on muodostettava kokonaisuus, joka tukee vähähiilistä teknologiaa koskevia innovaatioita ja huomioi vihreän siirtymän suuren investointitarpeen. Suuri valiokunta katsoo, että hiilineutraaliin talouteen tehtävät investoinnit vauhdittavat talouskasvua ja työllisyyttä ja lisäävät kilpailukykyä pitkällä aikavälillä.

(72) Suuri valiokunta yhtyy valtioneuvoston arvioon siitä, että jäsenvaltioiden on tarkoituksenmukaista hyödyntää ilmastotoimissa ja vihreän siirtymän tukemisessa aikaisempaa enemmän päästöoikeuksien huutokauppatuloja (ks. myös YmVL 32/2021 vp, TaVL 50/2021 vp). Suuri valiokunta korostaa valtion talousarviossa noudatettavan yleiskatteisuuden periaatteen merkitystä ja katsoo, että jäsenvaltioiden tulee ensisijaisesti voida valita kohdistavatko ne ilmastoiimiin huutokauppatulonsa vai niitä vastaavan summan. Määrällisesti arvioiden komission ehdotusta ei voida pitää ongelmallisena, sillä Suomen vuosittain ilmastotoimiin kohdistamat budjettivarat ovat jo vuosia ylittäneet monikertaisesti Suomen vuosittaiset huutokauppatulot.

(73) Suuri valiokunta suhtautuu alustavan myönteisesti esitettyyn innovaatorahaston koon kasvattamiseen ja sen kattavuuden laajentamiseen vastaamaan laajennettua päästökauppajärjestelmää. Rahaston avulla voidaan tukea vihreää siirtymää, ja se voi tarjota myös Suomen kannalta varteenotettavan rahoituskanavan edistyksellisen teknologian ja innovaatioiden edistämiseksi. On perusteltua, että myös modernisaatorahasto mukautetaan uusiin ilmastotavoitteisiin, jotta sen kautta rahoitettavat investoinnit ovat yhdenmukaisia Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ja eurooppalaisen ilmastolain tavoitteiden kanssa. Osana kokonaisratkaisua suuri valiokunta voi tarkastella modernisaatorahaston koon kasvattamista.

Ilmastotoimien sosiaalirahasto (U 61/2021 vp)

(74) Suuri valiokunta katsoo valtioneuvoston tavoin, että ilmastotoimien alueellisesti ja sosiaalisesti oikeudenmukaiseen toteutumiseen on kiinnitettävä 55-valmiuspaketin valmistelussa huomiota. Ilman kansalaisten tukea siirtymää hiilineutraaliin yhteiskuntaan ei voida onnistuneesti saavuttaa. Ilmastopolitiikan yhteiskunnallisen hyväksyttävyyden kannalta on tarpeen, että ilmastotoimien mahdollisia haitallisia välittömiä ja välillisiä tulojakovaikutuksia kompensoidaan etenkin pienituloisille ja haavoittuvassa asemassa oleville. Energia- ja liikenneköyhyyden kehitystä on seurattava myös Suomessa ja tehtävä tarvittavia toimia energia- ja liikenneköyhyyden vähentämiseksi kansallisesti. Asiantuntijakuulemisissa esitettyihin näkemyksiin yhtyen suuri valiokunta ei kuitenkaan pidä komission esitystä ilmastotoimien sosiaalirahastosta toimivana ratkaisuna ja oikeana keinona edellä esitettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Ehdotukseen sisältyy myös merkittäviä ongelmia.

(75) Suuri valiokunta suhtautuu erikoisvaliokuntien tavoin (VaVL 13/2021 vp, YmVL 34/2021 vp, HaVL 33/2021 vp, TaVL 51/2021 vp, LiVL 23/2021 vp) ehdotukseen ilmastotoimien sosiaa-

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

lirahastoon esitetyssä muodossaan kielteisesti. Suuri valiokunta katsoo, että Suomi ei voi edistää mallia, jossa EU toimisi jäsenvaltioiden rinnalla suorien sosiaalietuuksien rahoittajana maksamalla EU:n talousarviosta kotitalouksille suoria tulotukia.

(76) Suuri valiokunta toistaa mietinnössään SuVM 1/2021 vp esittämänsä kannan siitä, että EU-politiikan toteutuksessa valtioneuvoston on varmistettava se, että sosiaalipolitiikka ja -järjestelmät ovat jatkossakin kansallisessa toimivallassa (kappale 138) ja katsoo, ettei tällaisia kysymyksiä tule välillisestikään ehdotetun rahaston kaltaisin järjestelyin siirtää EU:n kautta toteutettavaksi. On jäsenvaltioiden tehtävänä vastata perusturvan vähimmäistasosta kansallisten sosiaaliturva- ja -huoltojärjestelmien kautta. Lisäksi ehdotus lisäisi kohtuuttomasti Suomen maksutaakkaa, ja komission ehdottamat varojenjakokriteerit olisivat myös Suomelle epäedullisia ja epätarkoituksenmukaisia suhteessa rahaston tavoitteisiin. Lisäksi rahasto olisi kooltaan suuri ottaen huomioon äskettäin sovitun monivuotisen rahoituskehityksen ja elpymisvälineen huomattavat lisäpanostukset ilmastotoimiin. Rahastoon sisältyy myös päällekkäisyyden riski EU:n muiden instrumenttien, kuten Euroopan sosiaalirahasto plussan, oikeudenmukaisen siirtymän rahaston (JTF) sekä Invest EU.

(77) Suuri valiokunta suhtautuu myös erittäin kriittisesti ehdotettuun voimassa olevan EU:n monivuotisen rahoituskehityksen avaamiseen, sen huomattavaa kasvattamiseen ja ennakkolisiin sitoumuksia EU:n tulevalle rahoituskehyskaudelle vuoden 2028 jälkeen. Kuten hallintovaliokunta toteaa, rahasto kilpailisi muiden EU:n rahoitusinstrumenttien kanssa vuoden 2027 jälkeisestä EU:n varojen käytöstä päätettäessä ja voisi vähentää EU:n perussopimusten mukaisten rahastojen, kuten Euroopan aluekehitysrahaston ja Euroopan sosiaalirahaston osuutta EU:n menoista. Esitystä ei voi myöskään tästä näkökohdasta pitää perusteltuna.

(78) Erikoisvaliokunnat ovat kiinnittäneet perustellusti huomiota myös oikeusperustan riittävyyttä ja ehdotuksen suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteen mukaisuutta koskeviin oikeudellisiin kysymyksiin, joita on selvitettävä erityisen kattavasti ja perusteellisesti.

(79) Ottaen huomion edellä esitetty kielteinen kanta komission ehdottamaan lähestymistapaan suuri valiokunta pitää tärkeänä, että valtioneuvosto edistää 55-valmiuspaketin tavoitetta alueellisesta ja sosiaalisesti oikeudenmukaisesta siirtymästä ja energia- ja liikenneköyhyyden vähentämistä muilla keinoilla. Asiantuntijakuulemisissa on katsottu, että jäsenvaltioiden käytössä on muitakin tapoja, joilla voidaan vähentää riippuvuutta fossiilisista polttoaineista ja edesauttaa oikeudenmukaista siirtymää hiilineutraaliin yhteiskuntaan. Onkin tärkeätä, että 55-valmiuspaketin käsittelyn edetessä tarkastellaan vaihtoehtoisia malleja, jotka ovat kansallisesti hyväksyttävissä.

(80) Suuri valiokunta kiinnittää lisäksi huomiota siihen, että oikeudenmukaista ja vihreää siirtymää tuetaan jo nyt EU-varoin monin eri keinoin. Suuri valiokunta yhtyy valtioneuvoston näkemukseen siitä, että näiden jo olemassa olevien lisäpanostusten mahdollinen osittainen uudelleenkohdentaminen mahdollisen liikenteen ja rakennusten päästökaupan negatiivisten vaikutusten kompensointiin energiaköyhyyden näkökulmasta edellyttää lisäselvitystä. Suuri valiokunta katsoo, että jäsenvaltioiden tulisi keskustella myös sellaisista käytänteistä, jotka kannustaisivat jäsenvaltioita hyödyntämään niille kertyneitä huutokauppatuloja myös energia- ja liikenneköyhyyden torjumiseen.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

VALTIONEUVOSTON JA EDUSKUNNAN YHTEISTOIMINTA

(81) Suuri valiokunta edellyttää, että eduskunta on pidettävä hyvin informoituna neuvottelujen etenemisestä. Yksittäisiä lainsäädäntäehdotuksia koskevien U-jatkokirjeiden lisäksi suuri valiokunta pitää välttämättömänä, että 55-valmiuspakettia koskevaa E-kirjettä täydennetään neuvottelujen kuluessa jatkokirjelmin, jotta eduskunnalla on koko ajan käytössään ajantasainen kokonaiskuva 55-valmiuspaketin neuvottelutilanteesta, eri esityksiin tehdyistä muutoksista, jäsenvaltioiden asemoitumisesta sekä ehdotuksien erillis- ja kokonaisvaikutuksista.

(82) Suuri valiokunta toistaa kantansa siitä, että eduskunnalle annetun informaation on oltava kattavaa ja oikea-aikaista siten, että eduskunnalla on tosiasialliset mahdollisuudet vaikuttaa kansallisiin neuvottelutavoitteisiin ja sitä kautta neuvottelutulokseen (SuVM 1/2021 vp, 150 kappale). Myös jatkokirjelmät on toimitettava eduskuntaan oikea-aikaisesti siten, että eduskunnalla on riittävä aika käsitellä niitä laaja-alaisen valmistelun pohjalta.

(83) Suuri valiokunta korostaa, että Suomen neuvottelijoiden on vaikutusvallan lisäämiseksi toimitettava 55-valmiuspaketin käsittelyssä aktiivisesti ja rakentavasti omia ratkaisumalleja tarjoten ja pidettävä tiivistä yhteyttä kaikkiin keskeisiin toimijoihin Suomen kantojen edistämiseksi. Myös niiden kysymysten osalta, joihin suhtaudutaan kriittisesti, tulisi pyrkiä etsimään ja esittämään vaihtoehtoisia ratkaisumalleja, jotta voidaan varmistaa se, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena vuodelle 2030 asetettu 55 prosentin päästövähennystavoite saavutetaan tai ylitetään. Jäsenvaltioiden ja Euroopan komission lisäksi vaikuttamista on suunnattava Euroopan parlamenttiin, jossa myös suomalaisia Euroopan parlamentin jäseniä on 55-valmiuspaketin valmistelussa keskeisillä paikoilla. Myös vaikuttamistyö edellyttää tiivistä yhteistyötä valtioneuvoston ja eduskunnan välillä.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Suuri valiokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa edellä esitetyin tarkennuksin ja täsmennyksin valtioneuvoston kantaan asioissa E 97/2021 vp, U 48/2021 vp, U 49/2021 vp, U 50/2021 vp, U 51/2021 vp, U 52/2021 vp, U 53/2021 vp, U 55/2021 vp, U 56/2021 vp, U 57/2021 vp, U 58/2021 vp, U 59/2021 vp, U 60/2021 vp ja U 61/2021 vp.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp

Helsingissä 1.12.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Satu Hassi vihr

1. varapuheenjohtaja Jani Mäkelä ps

2. varapuheenjohtaja Merja Kyllönen vas

jäsen Ritva Elomaa ps

jäsen Sari Essayah kd

jäsen Hannakaisa Heikkinen kesk

jäsen Eveliina Heinäluoma sd

jäsen Olli Immonen ps

jäsen Eeva Kalli kesk

jäsen Anne Kalmari kesk

jäsen Ville Kaunisto kok

jäsen Kimmo Kiljunen sd

jäsen Johannes Koskinen sd

jäsen Jouni Ovaska kesk

jäsen Jussi Saramo vas

jäsen Jenna Simula ps

jäsen Iris Suomela vihr

jäsen Sinuhe Wallinheimo kok

jäsen Anne-Mari Virolainen kok

varajäsen Heikki Autto kok

varajäsen Inka Hopsu vihr

varajäsen Matias Marttinen kok

varajäsen Matias Mäkynen sd

varajäsen Anders Norrback r

varajäsen Peter Östman kd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Anna Sorto

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 1

Eriävä mielipide 1

Perustelut

Komission heinäkuussa julkaisema massiivinen energia- ja ilmastopaketti eli Fit for 55 tavoittelee valmiutta vähentää päästöjä 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Valtava regulaatiopaketti pitää sisällään 12 lainsäädäntöehdotusta, jotka sisältävät lukuisia monimutkaisia yksityiskohtia, jonka vaikutuksista ei ole selkeitä arvioita. Osana lakipakettia päivitetään myös kolme vuotta sitten valmistunut LULUCF-asetus, joka koskee hiilinieluja sekä maankäytöstä aiheutuvia päästöjä. Paketti tulee laittamaan uusiksi koko EU:n ilmasto-, energia-, maankäyttö-, liikenne- ja veropolitiikan. Ilmastopaketin valmistelu tulee viemään vuosia.

Paketissa on runsaasti yrityselämän ja kilpailukyvyn kannalta huolestuttavia osia. Päästökaupan laajentuminen meri- ja tieliikenteeseen samoin kuin hiilitullien käyttöönotto tuovat lisää menoja yrityksille samaan aikaan, kun tarvitaan massiivisia lisäpanostuksia investointeihin ja uusiin teknologioihin. Lisäksi muun muassa vaatimukset autojen päästöttömyydestä, autoilun kustannukset, bioperäisen ja fossiilisen sekoitesuhde, ruuhkamaksut, sähköistymisestä seuraavat velvoitteet ja lämmityskustannukset huolestuttavat suomalaisia veronmaksajia.

Hiilitullit

Mekanismi koskisi viittä eri tuoteryhmää tai sektoria: sementti, teräs, ja rauta, alumiini, lannoitteet ja sähkö. Sähkön sisällyttäminen hiilirajamekanismiin nostaisi Suomen osalta esiin monia erityiskysymyksiä. Suomi on riippuvainen tuontisähköstä ja Venäjältä tuotua sähköä on vaikea korvata muilla lähteillä. Sähkön osuus oli 31 prosenttia ehdotukseen sisällytettyjen tavaroiden tuonnista vuonna 2019.

Suomen näkökulmasta hiilirajamekanismi haittaisi myös muuta tuontia Venäjältä, sillä Venäjän osuus kaikkien ehdotukseen sisällytettyjen tuotteiden tuonnin arvosta oli 60 prosenttia vuonna 2019. Vaikutuksia myös terästeollisuuteen on välituotteiden tuonnin kautta. Teräksen osalta hintojen nousuarvio on 4-6 prosenttia.

Suomi joutuu jälleen kerran maksajaksi, kun sen ulkomaankauppa erityisesti Venäjän kanssa vaikeutuu entisestään. Suomalaiset vientiyritykset tarvitsevat paljon tuotannossaan muualta tulevia välituotteita ja kun kyseiset tuotteet joutuvat hiilitullin piiriin, on hinnan nousu näissä ryhmissä merkittävä. Tämä olisi suoraan pois yksityisestä kulutuksesta ja nostaisi osaltaan hintatasoa ja siten heikentäisi kansainvälistä kilpailukykyämme. Erityisesti sähkön kallistuminen hidastaisi myös sähköistämistä. Näyttääkin vahvasti siltä, että koko hankkeen ilmastovaikutus jää vähäiseksi.

Ehdotukseen liittyy myös riski siitä, että päästövähennysintensiivisten tuotteiden markkina vain ohjautuisi EU:n ulkopuolelle käytön loppumisen sijasta. Esityksen tässä vaiheessa ei ole myöskään mitään tietoa siitä, miten ja mihin EU käyttäisi hiilitulleilla kerätyt rahat. Kaiken kukkuraksi ehdotuksen vaarana lisäksi kauppasuhteiden kiristyminen ja erityisesti Venäjän vastatoimet.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 1

Hiilirajamekanismi eli hiilitulli on naamioitu uusi ympäristövero, jonka perimisoikeus annettaisiin EU:lle. Komissio ehdottaa itselleen laajaa toimivaltaa merkittävässä kohdissa, kuten maantieteellisesti kattavuudessa sekä hiilitullien laajentamisessa uusille toimialoille ja epäsuoriin päästöihin. Ehdotettuihin toimivaltasiirtoihin EU-komissiolle on suhtauduttava kielteisesti.

Ensisijaisesti ratkaisujen tulisi olla sellaisia, etteivät ne kokonaisuutena arvioiden heikennä suomalaisen teollisuuden kilpailukykyä ja lisää hiilivuodon riskiä. Olennaista on myös, mihin järjestelmällä kerätyt varat tulevaisuudessa ohjautuvat.

Energiatohokkuusdirektiivi

EU-tason tavoite vuodelle 2030 energian loppukäytön ja primäärienergiankulutuksen vähentämiselle tulisi sitovaksi ja kiristyisi merkittävästi. Tavoite on epärealistinen, eikä siinä ole enää kyse vain tavoitteesta vaan jäsenvaltiokohtaisen energiankulutuksen katosta. Ongelmallista on lisäksi tavoitteen sitovuus ja mahdollinen vastakkaisuus ilmastopaketin varsinaisen tarkoituksen kanssa. Käytännössä komission ehdotus lähes kaksinkertaistaisi EU:n energiankulutuksen vähentämiselle asetetut määrälliset vuoden 2030 tavoitteet.

Absoluuttisten energiansäästöavoitteiden ongelmallisuutta korostaa myös niiden potentiaalinen ristiriita kasvihuonekaasujen vähentämistavoitteen kanssa: energiamurros edellyttää siirtymää fossiilisista polttoaineista sähkön tai esimerkiksi paljon sähköä edellyttävän vedyn käyttöön. Energiansäästövelvoite voi siis pahimmillaan toimia vastoin ilmastopaketin muiden säädösten tavoitteita ja koko ilmastopaketin olemassaolon oikeutusta vastaan. Ehdotukseen sisällytetty las kentatapa ei myöskään vastaa tavoitetta jakaa vastuuta jäsenvaltioiden kantokyvyn perusteella: yksi kaavan jyvityskertoimista, energiaintensiteetti, on Suomen osalta käsittämättömän korkea energiavaltaisen teollisuuden suuren osuuden ja kylmän ilmaston vuoksi.

EU-tasolla tulisi nykyistä paremmin ottaa huomioon jäsenmaissa jo toteutetut toimenpiteet ja asettaa tiukemmat velvoitteet niille maille, joissa energiatohokkuustyö on vasta alkuvaiheessa ja joissa myös vaikuttavat toimenpiteet ovat kustannustehokkaampia. Energiatohokkuusvelvoitteiden osalta on myös varmistettava, että energian käyttöä ei rajoiteta eikä teollisuutta pakoteta energiatohokkuusinvestointeihin. Yrityksissä vähäpäästöinen energia ei ole ongelma vaan ratkaisu mm. sähköistämässä, vetytaloudessa ja hiilidioksidin talteenotossa. Yritykset tietävät itse parhaiten omat investointitarpeensa, joihin liittyy useita muitakin näkökulmia kuin pelkästään energiatohokkuus.

Uudelleenlaadittu energiavero ja laajeneva veropohja

Suomessa ehdotus edellyttäisi energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttamista monilta osin. Vety, turve ja kiinteät biomassapohjaiset polttoaineet ehdotetaan otettavaksi yhdenmukaisesti veron soveltamisalaan. Tämä koskisi lisäksi biomassan osalta käytännössä kiinteän biomassan, kuten polttopuun ja puuhakkeen, verottamista, sillä biokaasu ja merkittävä osa erilaisista biopolttonesteistä on jo direktiivin soveltamisalan piirissä. Suomessa merkittävä osa lämmöstä ja sähköstä tuotetaan tällä hetkellä verottomalla biomassalla. Erityisesti metsäteollisuudelle biomassapolttoaineet ovat merkittäviä. Biomassan verottaminen lisäisi lämmön- ja prosessihöyryn tuotannon kustannuksia. Lisäksi biomassan energiakäyttö voi johtaa hiilinielujen ja -varastojen

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 1

pienenemiseen. Erityisesti korkeat kannustimet biomassan käyttöön voivat aiheuttaa kilpailua ainespuusta metsäteollisuuden ja energiateollisuuden välillä. Suomen tulisi puolustaa bioenergian verottomuutta, koska Suomen korkea uusiutuvan energian tavoite sekä päästövähennystavoitteet perustuvat suurelta osin bioenergiaan.

Erityisesti ehdotettu sähkön verotason kytkeminen kehittyneiden työkone- ja lämmityspolttoaineiden verotason vaikeuttaisi merkittävästi jäsenvaltion mahdollisuuksia tehdä veropolitiikkaa verotuottojen ja ympäristön kannalta parhaaksi katsomallaan tavalla. Merkittävä muutos olisi myös edellytys yhtenäistää turpeen verotaso kivihiilen ja muiden fossiilisten lämmityspolttoaineiden kanssa ilman siirtymäaikaa. Tämä tarkoittaisi joko turpeen verotason huomattavaa nostamista tai muiden fossiilisten polttoaineiden verotasojen alentamista. Turpeen verotason nostaminen vähentäisi hiilidioksidipäästöjä erityisesti taakanjakosektorilla, kun taas muiden polttoaineiden verotason alentamisella olisi päästöjä lisäävä vaikutus.

Suomen sisäisen ja Suomen ja toisen EU-maan välisen meriteitse tapahtuvan tavarakuljetuksen polttoaineverorasitus olisi vuoden 2019 tasossa karkeasti arvioiden 40-50 miljoonaa euroa. Myös matkustajaliikenne olisi verotuksen piirissä, mutta matkustajaliikenteen polttoaineenkulutuksesta ei ole toistaiseksi käytettävissä tietoa. Yleisesti voidaan todeta, että Suomen etäisyys vientimarkkinoilla yhdistettynä talvimerenkulun vaatimukseen nostavat vientiteollisuuden kustannuksia. Maantieteellisestä sijainnista johtuen merenkulun merkitys Suomelle on suuri. Lisäksi pääosa Suomen meriliikenteestä suuntautuu muihin EU-satamiin, jolloin vero koskisi pääosaa Suomen meriliikenteestä. EU:n ulkopuolinen meriliikenne olisi veron ulkopuolella, mikä heijastuisi kielteisesti Suomen elinkeinoelämän kansainväliseen kilpailukykyyn. Energiaverodirektiivin lisäksi myös muilla komission 55-valmiuspaketin ehdotuksilla on meriliikenteen kustannuksia lisääviä vaikutuksia. Sekä FuelEU Maritime -ehdotuksen (komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta) että meriliikenteen liittämisen päästökauppaan on molempien yksinään arvioitu lisäävän ulkomaankauppaa palvelevan meriliikenteen kustannuksia satoja miljoonia euroja vuodessa. Molempien vaatimukset ulottuvat osittain myös reiteille EU:n satamien ja kolmansien maiden satamien välillä.

Suomen on pidettävä huolta ulkomaankauppaa palvelevien merikuljetusten kilpailukykyvystä. Talvimerenkulku, Suomen riippuvuus merikuljetuksista, pitkät etäisyydet valtamerisatamiin sekä olemattomat mahdollisuudet siirtää vientikuljetuksia muiden liikennemuotojen varaan asettavat vientialat poikkeuksellisen alttiiksi merikuljetusten hinnannousulle. Merenkulun polttoaineita esitetään minimiverotuksen piiriin samalla kun aluksilla velvoitetaan käyttämään vaihtoehtopolttoaineita FuelEU Maritime ja polttoaineiden hiilisisältöä hinnoitellaan päästökaupassa.

Päästökaupan uudistaminen

Komission ehdotus sitoa ilmaisjaon säilyttäminen yhteen energiakatselmuksien suositusten toimeenpanon kanssa on ristiriidassa päästökaupan perusajatuksen kanssa. Päästökaupan tarkoituksena on kustannustehokas päästöjen vähentäminen asettamalla eri päästövähennystoimet järjestykseen niiden edullisuuden mukaan. Päästökauppalaitokset toteuttavat vähennystoimia edullisuusjärjestyksessä aina siihen asti, kun ne tulevat edullisemmiksi kuin päästöoikeuksien hinnan perusteella koituvat päästökustannukset. Komission ehdotus rikkoo tämän periaatteen pakotta-

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 1

malla laitokset mahdollisesti toteuttamaan toimenpiteitä, joita ne eivät olisi muutoin, päästökaupan markkinamekanismin kannustamana tehneet.

Esimerkiksi arvio merikuljetusten vuotuisista lisäkustannuksista on lausunnossa 350—560 miljoonaa euroa, kun tämänhetkisellä päästöoikeuden hinnalla haarukka olisi 434—644 miljoonaa euroa. Tieliikenteen vuotuisiksi lisäkustannuksiksi arvioitiin lausunnossa 460 miljoonaa euroa, kun päivän hinnalla se olisi 644 miljoonaa euroa. Itse päästöoikeuksien ilmaisjaon kiristämisestä ja tarjonnan määrän laskusta aiheutuvaa kustannuslisää ei ole edes arvioitu, kuten ei myöskään rakennusten lämmittämisen sisällyttämistä päästökaupan piiriin.

On realistista arvioida, että pelkästään tämä ilmastopakettiin sisältyvä ehdotus nostaisi suomalaisten yritysten ja kotitalouksien kustannuksia puolellatoista miljardilla eurolla vuodessa. Vertailun vuoksi, Suomen tavaravienti ja tuonti olivat ennen koronaa yhteensä noin 130 miljardia. Kustannuslisäys pelkästään tästä yhdestä ilmastopaketin esityksestä olisi siis yli prosentin kokoinen suhteessa ulkomaankauppaamme. Tämä tarkoittaisi jo merkittävää kansainvälisen kilpailukykyämme ja kotitalouksiemme ostovoiman heikentymistä.

Samalla kun päästökaupasta syntyvien huutokauppatulojen summa moninkertaistuu, yhä suurempi osa siitä halutaan tilittää suoraan EU:lle joko suoraan uutena omana varana, elpymisrahastosta aiheutuvien kustannusten pienentämiseksi, tai sitten johonkin lukuisista sosiaali-, innovaatio- ja ilmatorahastoista. Kun aiemmin huutokauppatulojen käytöstä annettiin vain suosituksia, ja päätösvalta oli jäsenvaltiolla, nyt käsiteltävän ehdotuksen myötä jäsenvaltioiden olisi ohjattava huutokauppatulot johonkin EU-komission hyväksymään ilmastotarkoitukseen. Pelkästään Suomen osalta puhutaan siis päästöoikeuden hinnannousun ja huutokaupan laajenemisen myötä yli miljardista eurosta, jonka osalta luovuttaisiin kansallisesta päätöksenteosta, ja alistuttaisiin vain valitsemaan EU-komission tarjoamista ilmastotoimenpidevaihtoehdoista. Esityksessä myös kasvatetaan päästöoikeuksien ilmaisjaon ehdollisuutta, mikä yhdistettynä ilmaisjaon vähentämiseen ja kompensatiotuen poistamiseen kasvattaa entisestään päätäntävällän siirtymää kansalliselta tasolta EU:lle. Tätä ei missään tapauksessa tule hyväksyä.

EU:n päästökauppajärjestelmän osalta on tärkeää, että hiilivuotoa torjutaan teollisuuden kilpailukyvyyn turvaavalla tavalla. Fossiilisista irtautumisen edelläkävijöitä eli yli 95 prosenttia biomassaa energianlähteenään käyttäviä laitoksia ei pidä rankaista poistamalla niitä päästökaupasta. Tällaiset edelläkävijätehtaat tarvitsevat jatkossakin niille kuuluvat maksuttomat päästöoikeudet ja sähköistämistä edistävän tuen. On myös tärkeää, että Suomi ei ota käyttöön kansallista päästökauppajärjestelmää tieliikenteessä.

Taakanjakoasetus

Taakanjakoasetuksen tarkennuksessa on tarkoitus vähentää rakennusten, liikenteen, maatalouden, jätehuollon ja pienteollisuuden päästöjä 40 % vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 verrattuna. Komissio esittää edelleen taakanjaon kriteeriksi BKT/asukas, mikä asettaa Suomen kärkeen eri jäsenmaiden päästövähennystavoitteissa. Suomelle esitetään BKT/asukas jakotavalla 50 % päästövähennyksiä vuoteen 2030 mennessä, aiemman 39 %:n sijaan. BKT/asukas jakotavalla Suomelle tulee päästöjen pienestä koosta riippumatta EU:n tiukimmat tähän ilmastopolitiikan raamiin otettavat tavoitteet. Erityisesti maataloudelle kohdistuu kohtuuttomat paineet vähentää

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 1

päästöjä pienenevässä taakanjakosektorissa päästökaupan laajentuessa liikenteeseen ja rakennuksiin.

Päästövähennystavoitteet ovat Suomen kannalta epärealistiset ja todella epärealistiset. Ilmastopolitiikan panokset tulisi kohdentaa sinne, missä niillä saadaan suurin päästövähennys aikaan suhteessa käytettävään rahaan.

Tieliikenne

Henkilö- ja pakettiautojen päästörajoja kiristetään merkittävästi. Asetuksen mukaan uusien henkilöautojen keskimääräisten päästöjen vähennystavoite vuodesta 2030 alkaen on 37,5 prosenttia vuoden 2021 tavoitteeseen nähden. Pakettiautojen osalta vuoden 2030 vähennystavoite on puolestaan nykyisin 31 prosenttia. Komissio ehdottaa, että uusi vuoden 2030 vähennystavoite henkilöautoille olisi 55 prosenttia ja pakettiautoille 50 prosenttia. Lisäksi komissio esittää, että kaikkien rekisteröitävien uusien autojen on vuodesta 2035 alkaen oltava päästöttömiä. Tämä tarkoittaisi sitä, että käytännössä uusien polttomoottoriautojen myynti loppuisi EU:ssa vuonna 2035. On selvää, että bensa- ja dieselautoilu kallistuvat, kun liikkuja ohjataan vähäpäästöisempiin kulkuneuvoihin. Bensan hinta voi nousta entisestään, kun bensanjakelijat eli huoltoasemat joutuvat maksamaan päästöoikeuksistaan.

Suomalaisia kuluttajia koskee etenkin EU-komission kaavailema tieliikenteen päästökauppa, koska se on tulossa kaikkien nykyisten ilmastotoimien päälle. Nykyisin Suomessa on jo korkea poltto-ainevero ja biojakeluveto, ja jos liikenteen päästökauppa tulee, silloin päästömaksu tulee vielä tämän kaiken päälle. Tärkeää on säilyttää ammattidiesel energiaverodirektiivin keinovalikoimassa. Suomi on Euroopan kuljetusintensiivisin maa. Etäisyydet ovat pitkiä ja tavaravirrat ohuita. Kun diesel on vielä pitkään pääkäyttövoimana tavaraliikenteessä, ammattidieselin kaltainen polttoaineen verotason sääntely- ja kompensointikeino on Suomelle elintärkeä.

Merenkulku

Ilmastopakettien yksi olennaisimmista asioista on talvimerenkulku ja siihen liittyvät haasteet, jotka on tuotu esille U-kirjeissä U 51/2021 vp. ja U 60/2021 vp. Suomen logistiikan ja huoltovarmuuden erityispiirteitä ovat talviolosuhteet ja pitkät etäisyydet erityisesti Itämeren pohjoisissa osissa. Erityispiirteet lisäävät merikuljetusten kustannuksia ja tuovat lisää logistisia kustannuksia Suomen teollisuudelle. Tämän takia on välttämätöntä huomioida talvimerenkulun kustannukset ehdotetussa meriliikenteen päästökaupassa.

Fuel EU Maritime -ehdotus vaikuttaa talvimerenkulkuun ennen kaikkea polttoaineen hinnannousun myötä, koska jäävahvisteiset alukset kuluttavat muita aluksia enemmän polttoainetta niin jäissä kuin avovedessä liikennöidessään. Jäävahvistettujen alusten suuremmasta polttoaineen kuluksesta ja päästöistä johtuen komission ehdotus voi kannustaa hankkimaan yhä enenevässä määrin avoveteen optimoituja aluksia. On siten oletettavaa, että ehdotus johtaisi kauppa-alusten itsenäisen kulkukyvyn heikkenemiseen. Tämä johtaisi jäänmurtoavustuksen määrän kasvuun ja nykyistä suuremman jäänmurtokapasiteetin tarpeeseen palvelutason turvaamiseksi etenkin keskimääräisen ja ankaran talven olosuhteissa. Jäävahvistettujen alusten operointikustannusten kasvu voi aiheuttaa taloudellisia paineita käyttää jääoperointiin sopimattomia jääluokattomia tai ma-

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 1

talamman jääluokan aluksia ja tarvetta muuttaa talvikauden liikennöintirajoituksia erityisesti Itämerellä EU:n ulkopuolisessa liikenteessä. Tällä saattaisi olla vaikutusta meriturvallisuuteen Itämeren talvimerenkulussa.

Jäävahvistettujen alusten kustannusten lisääntyessä niiden mahdollisuudet saada paluulasteja Euroopasta Itämerelle voivat joissakin tapauksissa heikentyä. Tällä voi olla logistiikan tehokkuutta vähentävä ja päästöjä lisäävä vaikutus. Myös muilla komission 55-valmiuspaketin ehdotuksilla on meriliikenteen kustannuksia lisääviä vaikutuksia. Mikäli energiaverodirektiivin muutokset hyväksyttäisiin komission ehdotuksen mukaisesti, energiaverodirektiivi kasvattaisi Suomen meriliikenteen vuosittaisia kustannuksia noin 40–50 miljoonaa euroa. Lisäksi päästökaupan arvioidaan nostavan Suomen ulkomaankauppaa palvelevan meriliikenteen kustannuksia vuonna 2030 210 miljoonalla eurolla päästöoikeuden hinnalla 50 €/t CO₂. Päästöoikeuden hintaoletukseen liittyy kuitenkin merkittävää epävarmuutta.

EU:n ilmastotoimien sosiaalirahasto

Komission ehdotuksessa jäsenmaat luovuttaisivat osan uuden päästökaupan huutokauppataloista EU:n omiksi varoiksi uuteen rahastoon, josta ne jaettaisiin edelleen jäsenvaltioille. EU:n Next Generation EU:n (NGEU) ja sen elpymis- ja palautumistukivälineen kautta tuetaan jo nyt ”vihreää siirtymää”. Komission ehdottamalla sosiaalisen siirtymän rahastolla vihreästä siirtymästä aiheutuvia kustannuksia tasattaisiin vielä enemmän jäsenmaiden kesken. Tulojen tasaus EU-tasolla jäsenmaiden suhteellisen vaurauden perusteella tarkoittaisi Suomelle suurempaa maksuosuutta ja siten myös muiden EU-maiden päästövähennysten kustantamista. Elpymis- ja palautumistukivälinettä varten otetut EU:n lainat on myös tarkoitus maksaa takaisin EU:n uusilla omilla tulonlähteillä, kuten päästökaupan huutokauppataloilla. Mikäli nämä tulot käytetäänkin ilmastorahaston tulonsiirtoihin, edellyttäisi EU:n lainojen takaisinmaksu joko lisää uusia tulonlähteitä EU:lle tai jäsenmaiden maksuosuuksien kasvattamista.

Suomen saama enimmäissaanto-osuus rahaston varoista ehdotuksen mukaan olisi hälyttävän pieni (0,54 %), kun sitä verrataan Suomen keskimääräiseen arvioituun maksuosuuteen (noin 1,7 %) kuluvalle rahoituskaudella. Euromääräisesti Suomi saisi rahaston kokonaismäärästä, 72,2 mrd. eurosta, yhteensä 387 milj. euroa, mutta voisi maksaa karkeasti arvioiden 1 230 milj. euroa nykyisen omien varojen järjestelmän perusteella. Nettomaksu Suomelle olisi tällöin noin 840 milj. euroa. Sosiaalirahastosta suurin saaja olisi Puola, joka saisi rahaston varoista 17,6 prosenttia eli 12,7 miljardia euroa.

Toiseksi suurimmat saajat olisivat Ranska (11,2 prosenttia eli 8,1 miljardia euroa), Italia (10,81 prosenttia eli 7,8 miljardia euroa) sekä Espanja (10,53 prosenttia eli 7,6 miljardia euroa). Eritelty sosiaalirahasto rankaisisi erityisesti niitä jäsenmaita, jotka ovat tehneet paljon työtä ilmastonmuutoksen torjumiseksi ja palkitsisi jäsenmaita, jotka eivät ole hoitaneet asioitaan. Kyseessä on uusi tukipaketti ja puhdas tulonsiirto.

Sosiaaliturva ei myöskään kuulu Euroopan unionin toimivaltaan, eikä Suomen tule hyväksyä perussopimusten muuttamista sellaiseen suuntaan, joka mahdollistaisi unionille toimivallan sosiaaliturvaan liittyvissä kysymyksissä. Sosiaalipoliittiset kysymykset tulee säilyttää jokaisella jäsenmaalla itsellään, eikä niitä tule missään tapauksessa kytkeä osaksi ilmastopolitiikkaa.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 1

EU:n ilmastotoimien sosiaalirahasto edellyttäisi muutoksia EU:n omia varoja koskevaan päätökseen ja monivuotiseen rahoituskehykseen, sekä sitoutumista toimiin, jotka muokkaavat Euroopan unionin epäsymmetriseen tulonsiirtounionin suuntaan. Tätä ei voi hyväksyä ja sosiaalirahasto tulisi yksiselitteisesti hylätä.

Metsäpolitiikan täytyy palvella metsäteollisuuttamme

Metsäteollisuuden osuus Suomen taloudelle on merkittävä. Sen osuus tavaraviennistä on noin 18 prosenttia, ja ala työllistää suoraan noin 41 700 ihmistä. Metsäsektori on myös korostanut, että biotalouden mahdollisuudet tulisi ottaa ilmastopolitiikassa huomioon. Suomi haluaa myös säilyttää kansallisen päätösvallan ja läheisyysperiaatteen toteutumisen metsäpolitiikassa.

Komissio esittänee EU-maiden yhteisen tavoitetason LULUCF-sektorin nieluille. Suomen metsäsektorille on tärkeää se, että laskentamalli uudistettaisiin oikeudenmukaisesti – luonnontieteellisen nielun mukaan, ja ettei metsien hiilinieluja käytetä edelleen paljon hiiltä polttavien maiden hiilenpolton jatkamisen mahdollistajina. Suomen on varmistettava myös se, että puusta valmistettujen tuotteiden ilmastohyödyt tunnustetaan. Suomen ei tule myöskään missään tilanteessa pitää hyväksyä komission esittämää korkeampaa nielutavoitetta, vaan vaatia että kaikilla jäsenvaltioilla on oltava edes jonkinlainen nielutavoite. Taakanjakoasetuksessa ehdotettu nieluvaranto on myös pidettävä jäsenmaille vapaaehtoisena. Lisäksi uusiutuvien energialähteiden edistämisen RED III osalta Suomen tulee vastustaa biomassaa koskevien kestävyyskriteerien avaamista uudelleen.

Epäselvää regulaatiota ja kasvavia kustannuksia

Fit for 55 -pakettia vaivaa runsas esitysten määrä, niiden sisällön epämääräisyys ja keskinäiset ristiriitaisuudet ja vaikutusarvioiden puute. Nykyisellään ilmastopaketti ja sen sisältämä sosiaalirahasto ajaisi unionia epäsymmetrisen tulonsiirtounionin suuntaan, pakottaisi Suomen muuttamaan vakiintuneita veropoliittisia kantojaan, loisi Suomelle haitallisia ylikansallisia veroja.

Lisäksi EU:n kunnianhimoisten päästövähennystavoitteiden toteuttaminen merkitsee mittavaa muutosta Suomen talouden ja energiantuotannon rakenteisiin. Ilmaston lämpenemisen torjunta maksaa. Tavalliselle kuluttajalle kiristyvät päästövähennykset näkyvät muun muassa asumisen, autoilun, lentolippujen ja sähkön hinnan kallistumisena. Ilmastopaketin vaikutukset vaihtelevat sen mukaan, miten ja missä ihminen asuu, millä kulkupelillä hän liikkuu, tai omistaako esimerkiksi metsää vai ei. Kun jäsenmaiden ilmastotavoitteet tiukkenevat, niin kaikki toimet osuvat lopulta kuluttajien hintoihin. Energiayhtiöt joutuvat jatkossa ostamaan päästöoikeuksia sitä enemmän, mitä enemmän ne käyttävät fossiilisia polttoaineita, eli kivihiiiltä, maakaasua, turvetta ja öljyä. Näitä käytetään paljon erityisesti Helsingissä.

Komission ehdotukset koskevat myös niitä 600 000 suomalaista, jotka omistavat metsää. Jos puun energiakäyttö hankaloituu tai hiilinieluja päätetään kasvattaa reippaasti, vaikutukset voivat olla huomattavat myös metsänomistajille. Esimerkiksi kestävyyskriteerien kiristyksillä voi olla vaikutuksia yksityiseen omaisuuteen erityisesti niillä metsänomistajilla, jotka omistavat vanhoja metsiä, biologisesti monimuotoisia metsiä ja soita.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp
Eriävä mielipide 1

Merenkulun päästökaupasta koituu myös iso lasku maksettavaksi Suomen viennille ja tuonnille, ja sitä kautta myös Suomen suhteellinen kilpailukyky heikentyy. Yli 80 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta on merikuljetusten varassa.

Suomi toteuttaa jo nyt useita FF55-paketin tavoitteita. Suomi vähentää vähäisiä fossiilisia päästöjään, lisää tehtaillaan jo nyt korkeaa uusiutuvan energian osuuttaan valmistaa ilmastomyönteisiä tuotteita. Siksi FF55-paketin on sallittava kasvava puunkäyttö ja kannustettava aktiiviseen metsätalouteen metsävarojen kartuttamiseksi. Lisäksi sen on mahdollistettava kustannuskilpailukykyiset tavarakuljetukset maalla ja merellä, tuotava esille puusta jalostettujen tuotteiden ilmastohyödyt ja painotettava fossiilisten päästöjen vähentämistä. Uusiutuvien energialähteiden edistämisen (REDIII) osalta tulee kaikilta osin vastustaa biomassaa koskevien kestävyyskriteerien avaamista uudelleen. Kriteerien toimeenpano on vasta alkamassa, eikä käytäntö ole siten osoittanut niissä olevan mitään puutteita.

On tärkeää, että yrityksille annetaan mahdollisuus toimeenpanna vastikään sovitut kriteerit rauhassa. Nielupolitiikassa (LULUCF) on pidettävä esillä puusta valmistettavien tuotteiden ilmastohyötyjä. Lisäksi on toimittava siten, että metsiä ei valjasteta fossiilisten hiilidioksidipäästöjen varastoksi esimerkiksi lainsäädännön tai hiilisertifikaattien ohjaamana. Metsäisille maille ei pidä myöskään säilyttää yhä korkeampaa nielutavoitetta vaan tasapuolisuuden nimissä kaikilla jäsenvaltioille pitäisi asettaa edes jonkinlainen nielutavoite. Olennaista on myös kiinnittää huomiota EU:n ilmastolailla asetettuihin velvoitteisiin ja esittää, että lainsäädäntöehdotuksissa ei aseteta EU-velvoitteita tiukempia kansallisia tavoitteita.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että Suomen tulee vastustaa U 61/2021 vp esittämää sosiaalista ilmastorahastoa. Neuvotteluissa asiakokonaisuuden muiden osien suhteen, valtioneuvoston tulee ottaa tavoitteeksi perusteluissa mainitut näkökohdat ja vastustaa kaikkia muutoksia, jotka entisestään kiristäisivät Suomen ilmastotavoitteita tai aiheuttaisivat Suomelle lisäkustannuksia.

Helsingissä 1.12.2021

Jani Mäkelä ps
Ritva Elomaa ps
Olli Immonen ps
Jenna Simula ps

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 2

Eriävä mielipide 2

Perustelut

Kristillisdemokraatit suhtautuvat kriittisesti 55-valmiuspakettiin (Fit for 55). Paketin avulla on tarkoitus saattaa EU-lainsäädäntö Pariisin ilmastopimuksen ja eurooppalaisen ilmastolain (2021/1119/EU) veloitteiden mukaiseksi ja vähentää EU:n nettokasvihuonepäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä. Lakikokonaisuuden tavoitteena on vahvistaa EU:n maailmanlaajuista ilmastojohtajuutta.

Kristillisdemokraatit toteavat, että Fit for 55-valmiuspaketin perustavoite, 55 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä ja EU:n hiilineutraalius vuonna 2050 on kannatettava. Historiallisen laajassa kokonaisuudessa on kuitenkin monia ongelmia, joista valiokunnan lausunto pureutuu vain osaan. On epäselvää, antaako valiokunnan lausunto kaikilta osin neuvottelijoille selkeitä suuntaviivat tuleville kuukausille, etenkin kun joistakin esityksistä valtioneuvostollakaan ei ole vielä linjausta.

Lisäksi samanaikaisesti käsittelyssä on ollut esitys valmiuspakettiin läheisesti liittyvästä EU:n kestäväen rahoituksen taksonomiasta (delegoitu säädös). Kokonaisuuden realistisuus ja eri osien hyväksyttävyyys jäsenvaltioissa herättää myös edelleen kysymyksiä myös julkisessa keskustelussa.

Kristillisdemokraattinen valiokuntaryhmä kiinnittää ensinnäkin huomiota siihen, että nyt käsiteltävänä oleva Fit for 55-ilmastovalmiuspaketti koostuu tiedonannon lisäksi 12 erillisestä lainsäädäntöehdotuksesta (lakipaketista), jotka on annettu eduskunnalle kolmenatoista U-kirjeenä. Suomen kantoja Fit for 55-kokonaisuuteen on aiemmin avattu E-kirjeessä E97/2021. Näin ison asian yhteydessä suuri valiokunta on päätenyt ratkaisuun, että koko 13 U-kirjeen valtava kokonaisuus käsitellään valiokunnassa yhtenä kokonaisuutena, eikä valiokunta lausu kustakin lakipaketista erikseen, vaikka ne käytännön tasolla ovat toisistaan varsin erillisiä. Asian valtava kokoluokka huomioiden voidaan kuitenkin todeta, että ratkaisu on lakipakettien asianmukaiseen käsittelyyn kannalta osin epätoivottava.

Olemme myös huolissamme Suomen kantojen muodostamisen ja asioiden kokonaiskoordinaatiosta valtioneuvostossa ja eri ministeriöissä. Asiantuntijakuulemisissakin on noussut esille selkeä huoli siitä, kuka katsoo kokonaisuutta ja huolehtii eri esitysten vaikutusarvioiden yhteensovittamisesta.

Kiinnitämme huomiota siihen, että kokonaisuuteen väistämättä liittyviä laajoja ja pitkälle vaikuttavia toimivaltakysymyksiä on käsitelty erikoisvaliokuntien lausunnoissa varsin vähän. Kun on tiedossa, että monissa EU-maissa ja nyt myös Saksassa on kiinnostusta jopa perussopimusten avaamiseen, tulevat erilaiset toimivaltakysymykset eteemme vielä uudestaan. Kristillisdemokraattinen valiokuntaryhmä painottaa EU:n toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden toteutumisen tärkeyttä etenkin pienen jäsenvaltion kannalta. Esityksissä on myös verotukseen liittyviä esityksiä, joiden kohdalla eduskunnan lainsäädäntö- ja budjettivallan säilymiseen ei ainakaan vielä ole kiinnitetty tarpeeksi huomiota, samoin osa esityksistä vaatii yksimielisyyden toteutuakseen.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 2

Joissakin esityksissä on myös tarkoitus avata vastikään päätettyä EU:n omien varojen järjestelmää, ja ohjata uudelleen päästökauppajärjestelmän tuloja sekä kerätä uusia ympäristö- ja ilmastoperusteisia tuloja EU:lle. EU:sta tulee esitysten kautta jäsenvaltioiden ympäristö- ja ilmastoverottaja, joka allokoii päätöstensä seurauksena tulonsiirtoja jäsenvaltioiden välillä.

Fit for 55 -paketin taustalla on von der Leyenin komission ilmastopolitiikan priorisointi. Vaikka EU onkin kokonaisuutena kansainvälisessä vertailussa ilmastopolitiikaltaan edistyksellinen alue, käytetään Euroopassa yhä runsaasti fossiilisia polttoaineita mm. lämmityksessä, liikenteessä ja jopa sähkön tuotannossa. EU:n sisäisessä vertailussa Suomi pärjää hyvin ja siksi pakettia tulee tarkastella ja onkin tarkasteltu myös koko EU-alueen ja jopa globaalin edun näkökulmasta. Esityksien yksityiskohdat kuitenkin paljastavat, että ne ovat varsin haasteellisia maille, jotka jo ovat ilmastotoimissa edelläkävijöitä kuten Suomi. Esityksissä pelkät tavoitteet eivät ole riittäneet, vaan on menty yksityiskohtaiseen sääntelyyn, jossa unohtuu jäsenvaltioiden hyvin erilaiset lähtökohdat, maantiede ja ilmasto- ja sääolosuhteet

Lausunnossa toistetaan SuV:n mietinnön SuVM 1/2021 kanta, jonka mukaan ilmastoneutraali EU vuoteen 2050 mennessä on tavoite, jonka on ohjattava kaikkea päätöksentekoa EU:ssa. Kristillisdemokraattinen valiokuntaryhmä muistuttaa tässäkin yhteydessä, että ilmastoneutraaliustavoite tulee suhteuttaa yhteen muiden tavoitteiden kanssa, mukaan lukien sosiaaliset reunaehdot, muut ympäristönsuojelun tavoitteet, energiajärjestelmän resilienssi, energiahuollon turvaaminen, EU-alueen taloudellinen elinvoima ja subsidiariteettiperiaate.

Kristillisdemokraattinen valiokuntaryhmä yhtyy suuren valiokunnan kantaan, missä valiokunta pitää tärkeänä sitä, että neuvottelujen tuloksena syntyvä sääntely on selkeää, oikeasuhtaista, johdonmukaista ja teknologianeutraalia. Kokonaisuus on kuitenkin potentiaalisesti ristiriitainen EU-alueen sosiaalisten, kauppapoliittisten ja pidemmässä juoksussa jopa turvallisuuteen liittyvien tavoitteiden kanssa. Mikäli Euroopan unionin alue ei pysy taloudeltaan ja puolustuskyvyltään riittävän elinvoimaisena esimerkiksi Kiinaan ja Yhdysvaltoihin verrattuna, on riski, että myös ilmastopolitiikalta putoaa pohja.

Paketissa esitetyn ilmastopolitiikan, talouden ja energiamurroksen aikataulu on erittäin kunnianhimoinen, ja siksi mahdollisesti osin epärealistinen täysin Suomesta riippumattomista syistä. Energiamurros pois fossiilisista polttoaineista on jo käynnissä. Historia kuitenkin osoittaa, että aikaisemmat energiamurrokset ovat kestäneet noin 50-60 vuotta. Lisäksi kaikki aikaisemmat energiamurrokset ovat tarkoittaneet siirtymistä energiasisällöltään tiiviimpiin polttoaineisiin (puuhiili-öljy-maakaasu-ydinvoima). Lisäksi Euroopassa on aivan vastikään tehty merkittäviä investointeja esimerkiksi fossiiliseen maakaasuun.

Iso ratkaisematon kysymys on, tuleeko energian kokonaiskysyntä Euroopassa vähenemään, pysymään entisellään vai kasvamaan. Toinen tähän liittyvä kysymys on, voidaanko talouskasvu ja hyvinvointi irrottaa energian kulutuksesta vai ei. Tavoite on kohti talouden kasvun irrottamista energian kulutuksen kasvusta, mutta tämän irtikytkennän onnistumisesta ei ole historiassa aikaisempia esimerkkejä.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 2

Koska näistä perustavanlaatuisista kysymyksestä ei ole yhteisesti jaettua näkemystä, ja kysymykset ovat myös vahvasti poliittisia, tulee Suomen olla valmis varautumaan neuvottelujen kulussa hyvin monenlaisiin lopputulemiin.

Energiaköyhyyden riski on todellinen

Odotettu energian hinnan kallistuminen ja jopa sen saatavuuden vaikeutuminen ilmastopolitiikan seurauksena voi vaikuttaa merkittävästikin Euroopan teollisuuden kilpailukykyyn. Toisaalta EU-alueen taloudellinen näivettyminen tietenkin johtaa lopulta energian kysynnän vähenemiseen. Ympäristöteko ei ole antaa vaikkapa metallinjalostustoiminnan hiipua Euroopassa ja siirtyä muualla toteutettavaksi, lähes aina huomattavasti likaisemmalla teknologialla. Hiilivuodon riskiin myös lausunnossa viitataan useissa kohdin.

Voimakas siirtymä uusiutuviin sekä yhteiskunnan sähköistäminen ja digitalisaatio voi myös vahvistaa teknologista riippuvuuttamme Kiinasta, mikäli EU-alueen omat yritykset eivät kykene toimittamaan tarvittavia komponentteja ja järjestelmiä.

Euroopan laajuinen integroitu sähkö- ja tietoliikenneverkko sisältää merkittävän häiriöiden, haavoittuvuuksien ja kyberuhkien riskin. Sekä häiriötilanteista, että sähköverkkoon kohdistuvista kyberhyökkäyksistä on jo nähty esimerkkejä eri puolilta maailmaa. Euroopassa koettiin vakava varoitus, kun 8.1.2021 Etelä-Euroopasta Pohjanmerelle yltävä sähköverkko käväisi lähellä romahtusta Romanian sähköntuotannon jäätyä hetkellisesti arvioitua alhaisemmaksi.

Wien Energie -yhtiön mukaan Euroopan sähköverkossa hätätilanteiden määrä on kasvanut noin 15:sta 240:een tapahtumaan vuosittain 15 viime vuoden aikana. Sen mukaan syynä on se, että tarjonnaltaan nopeasti vaihtelevan tuuli- ja aurinkosähkön tuotanto on kasvanut rajusti. Fit for 55 -paketilla voimakkaasti edistetään siirtymistä uusiutuvaan energiaan, mutta kysymykset energian varastoinnista ja siirtämisestä ovat vielä paljolti ratkaisematta. Tulevaisuuden eurooppalaisen energiajärjestelmän on otettava huomioon myös monimutkaistuvan järjestelmän luotettavuus ja toimintavarmuus. Sähköjärjestelmän resilienssiin tulee kiinnittää erityistä huomiota ja Euroopan laajuisista sähköverkkoo, ml. siirtoyhteyksiä tulee vahvistaa. Sähköverkon lisäksi Eurooppaan tarvitaan muita toisistaan irrallisia energiansiirtoverkkoja (esim. vety, maakaasu, polttonesteet ja varalla myös kiinteät polttoaineet) ja energian varastointiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Energiaköyhyyden riski on näkökulma, joka on jäänyt varsin vähälle huomiolle sekä komission Fit for 55-esityksessä, että valtioneuvoston kannassa. Suomen tulisi ottaa tämä näkökulma voimakkaasti esille neuvotteluissa, vaikka asia ei koskekaan Suomea yhtä vakavasti kuin Keski-Eurooppaa.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp
Eriävä mielipide 2

55-VALMIUSPAKETIN EHDOTUSTEN TARKASTELU

Hiilen hinnoittelua koskevat ehdotukset

Päästökaupan vahvistaminen ja laajentaminen (U 60/2021 vp)

Kristillisdemokraatit katsovat, että osa Valmiuspaketin esityksistä saattaa toimia jopa päästökaupan vahvistamista vastaan ja siten syntyy päällekkäistä sääntelyä, jonka vaikutuksia on vaikea hahmottaa. Esimerkiksi hiilirajamekanismin ja päästökaupan yhteisvaikutusta tulisi paremmin arvioida. Kristillisdemokraatit ovat valiokunnan tavoin huolissaan suomalaisen ja eurooppalaisen teollisuuden kilpailukyvyistä ottaen huomioon hiilivuotoriski. Samoin painotamme, että investointien kannalta ennakoitavuus ja sääntelyn ja ohjauksen yksinkertaisuus ja läpinäkyvyys on markkinoiden sääntelyssä tärkeää.

Kristillisdemokraatit ovat huolissaan vaikutuksista, joita meriliikenteen sisällyttämisestä asteittain osaksi päästökauppaan, on Suomen taloudelle. Asiassa ei tule edetä, mikä jäänmurtajia ei onnistuta jättämään päästökaupan ulkopuolelle. Yhdymme näkemykseen, että Suomen maantieteellisen sijainnin vuoksi meriliikenteen ja talvimerenkulun merkitys on ratkaisevan tärkeä maamme ulkomaankaupalle. Myös meriklusterin kilpailukyky on säilytettävä.

Kristillisdemokraatit suhtautuvat kielteisesti erillisen tieliikenteen ja rakennusten päästökaupparjestelmän perustamiseen, koska perusteellisia vaikutusarvioita ei ole tehty, ja näillä sektoreilla on suurin yhteys kotitalouksiin erityisesti pieni- ja keskituloisiin.

Lentoliikenteen päästökauppa (U 58/2021 vp)

Kristillisdemokraatit korostavat valiokunnan tavoin lentoliikenteen merkitystä Suomelle maantieteellisen sijaintinsa takia. EU:n yksipuolisilla toimilla ei voida ratkaista lentoliikenteen ilmastohaasteita. Kilpailun vääristymisen ehkäisemiseksi globaalit toimet ja sitoutuminen tulee olla ehtona asiassa etenemisessä.

Hiilirajamekanismi (U 57/2021 vp)

Kuten useissa asiantuntijalausunnoissa todetaan, hiilirajamekanismi (CBAM) sisältää huomattavia kauppapoliittisia riskejä. Hiilirajamekanismiin liittyvät neuvottelut, kuten myös esimerkiksi EU-Mercosur -neuvottelut voivat parhaimmillaan olla kirittämässä muita maanosia vähentämään päästöjä ja huomioimaan myös esimerkiksi biodiversiteettinäkökulman paremmin taloudestaan. Hiilirajamekanismin ja kauppapolitiikan vaikutukset ovat kuitenkin hyvin epävarmoja ja tulevat pitkällä viiveellä. Mielestämme mekanismin edistämisessä ei voida edetä ennen perusteellisia vaikutusarvioita ja se kannattaa ottaa käyttöön vain, mikäli mekanismi toteutetaan tavalla, joka ehkäisee hiilivuotoa paremmin kuin nykyisin käytössä olevat toimet. Kristillisdemokraatit toistaa tässä yhteydessä huolensa mekanismin päällekkäisyydestä EU:n päästökaupan ja muiden ohjauskeinojen kanssa, ja niiden tuntemattomasta yhteisvaikutuksesta.

Hiilirajamekanismi on ongelmallinen Suomen energiantensiivisen teollisuuden aseman kannalta ja sen vaikutuksilla tuontisähköön, sähkön markkinahintaan ja toimitusvarmuuteen. Kuten va-

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 2

liokuntakin toteaa mekanismi ei saa vaarantaa jäsenvaltioiden tasapuolisia toimintaedellytyksiä ja vientiteollisuuden kilpailukykyä, eikä synnyttää kolmansien valtioiden vastareaktioita EU-toimia vastaan

Energiaverodirektiivin päivittäminen (U 56/2021 vp)

Kristillisdemokraatit yhtyvät valiokunnan näkemykseen siitä, että ehdotukseen liittyy useita avoimia kysymyksiä, jotka edellyttävät lisäselvitystä ennen yksityiskohtaista kannanmuodostusta. Kuten valiokunta toteaa jatkovalmistelussa, on huomioitava laajasti suomalaisen energiaverotuksen ja energiajärjestelmän erityispiirteet ja vaikutukset kansallisiin verotuottoihin sekä varmistettava energian saatavuus ja hintataso sekä kansallinen huoltovarmuus. Tässä yhteydessä on huomioitava Suomen pitkät etäisyydet ja sijainti. Energiaverodirektiivin keskeinen neuvottelutavoite tulee olla, että Suomi pitkien etäisyyksien maana voi jatkossakin soveltaa dieselöljyyn bensiiniä alempaa verokantaa ja säilyttää nykyisen ammattiliikenteessä käytettävä dieselöljyn alennetun verotaso. Samoin sähkön verotason eriyttämismahdollisuus elinkeinoelämän ja kotitalouksien välillä tulee säilyttää.

Kristillisdemokraatit moittii hallitusta siitä, ettei sillä edelleenkaan ole kantaa esityksiin veropohjan laajentamisesta vetyyn, turpeeseen ja kiinteisiin biomassapohjaisiin. Kristillisdemokraatit eivät kannata veropohjan laajentamista, sillä esitys ei tee eroa energia- ja kuitupuun välillä. Biomassa päätyisi korkeampaan veroluokkaan kuin osa uusiutumattomista energialähteistä, vaikka samanaikaisesti EU pyrkii kasvattamaan uusiutuvan energian osuutta ja energiaverodirektiivin tulisi kannustaa uusiutuvan energian käytön lisäämiseen.

Tavoitteiden kiristämistä koskevat ehdotukset

Taakanjakoasetuksen tarkistus (U 55/2021 vp)

Kristillisdemokraatit ei hyväksy taakanjakosektorin Suomelle esitettyä 50 prosentin päästövähennystavoitetta vuoteen 2030. Komission laskentamalli, BKT/asukas, on Suomen kaltaiselle pienelle, ja jo kunnianhimoisia ilmastotoimia toteuttavalle jäsenmaalle kohtuuton. Tämä edellyttää päästöjen merkittävää vähentämistä taakanjakosektorin kaikilla osa-alueilla suunniteltua enemmän ja nopeammin. Maataloudelle kohdistuu painetta, joka heikentää ruuantuotannon kannattavuutta, ja uhkaa elinkeinoa.

LULUCF-asetuksen tarkistus (U 49/2021 vp)

Kristillisdemokraatit korostavat valiokunnan tavoin metsien merkitystä Suomen kansantaloudelle ja kestäväen ja kannattavan maa- ja metsätalouden edellytysten turvaamista. Metsäpolitiikka kuuluu jäsenmaille eikä sitä tule ilmasto- ja energiapolitiikan kautta pyrkiä ottamaan EU:n ohjaukseltaan. Muut maat eivät saa hyötyä Suomen metsänieluista ja jättää omia päästövähennyksiä tekemättä.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 2

Uusiutuvan energian direktiivin muutokset (U 59/2021 vp)

Kristillisdemokraatit näkevät tärkeänä jatkossakin puolustaa kansallisia erityispiirteitä metsäbiomassaa sekä lämmityssektoria ja liikennettä koskevassa sääntelyssä ja varmistaa toimien ennakoitavuus, investointivarmuus ja estettävä byrokratia.

Kristillisdemokraatit vastustavat komissiolle annettavia toimivaltuuksia delegoitujen säännösten suhteen kaskadiperiaatteen soveltamisesta ja ainespuun käytön minimoimisesta, koska kaskadiperiaatetta ei ole uusiutuvan energian käytön yhteydessä vielä tarkkarajaisesti määritelty.

Energiatehokkuusdirektiivin muutokset (U 48/2021 vp)

Kristillisdemokraatit eivät kannata energiatehokkuusdirektiivin esitettyjä muutoksia sitovasta energiatehokkuustavoitteesta ja energiansäästöveloitteesta. Ehdotukset eivät ole tarkoituksenmukaisia ja realistisia, eivätkä ne ota riittävällä tavalla huomioon jäsenvaltioiden erilaisia olosuhteita. Julkisten rakennusten peruskorjausveloitetta lähes nollaenergiatasolle ei voi pitää kustannustehokkaana ja oikeasuhtaisena tapana energiatehokkuuden lisäämiseksi. Muutoksissa ei myöskään huomioida jäsenvaltioiden jo tekemiä toimia.

Velvoitteiden kiristämistä koskevat ehdotukset

Uusien henkilö- ja pakettiautojen CO₂-rajojen kiristäminen (U 52/2021 vp)

Komissio esittää, että kaikkien rekisteröitävien uusien autojen on vuodesta 2035 alkaen oltava päästöttömiä. Tämä tarkoittaisi sitä, että käytännössä uusien polttomoottoriautojen myynti lopuisi EU:ssa vuonna 2035. Esitys tuntuu erikoiselta, kun mm. monissa hybrideissä ja kaasuautoissa on edelleen polttomoottoritekniikka. Tarkoituksena kai lienee vähentää päästöjä eikä kieltää polttomoottoreita. Valiokunnan tapaan Kristillisdemokraattien mielestä myös kaasukäyttöiset autot ja kehittyneitä biopolttoaineita hyödyntävät energiatehokkaat hybridautot tulisi voida pitää tuotannossa vuoden 2025 jälkeen. Kristillisdemokraatit korostavat teknologianeutraaliutta.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin kehittäminen (U 53/2021 vp)

Kristillisdemokraatit pitävät välttämättömänä, että sähkölatausinfrastruktuuriin saadaan kansallisia joustoja ja huomioidaan mm. raskaan liikenteen osuus harvanasutuksen ja pitkien välimatkojen maassa. Raskaan liikenteen sähköistäminen nykyisellä akkutekniikalla on epätarkoituksenmukaista. Vedyn ja biokaasun merkitys on huomioitava paremmin.

Uusiutuvien polttoaineiden käytön edistäminen lentoliikenteessä (U 50/2021 vp)

Kristillisdemokraatit korostavat teknologianeutraaliutta ja sen huomioimista, että uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä edistetään tavalla, joka vähentää lentoliikenteen päästöjä, mutta huomioi alan toimintaedellytykset, kustannustehokkuuden vaatimukset, jäsenvaltioiden saavutettavuuden, erilaiset olosuhteet ja kilpailukyvyyn. Lentoliikenteen päästökaupan ja esityksen yhteisvaikutuksia tulisi myös huomioida.

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp Eriävä mielipide 2

Vihreän ja oikeudenmukaisen siirtymän tukitoimet

Innovaatioiden edistäminen ja vihreän siirtymän rahoitus (U 60/2021 vp)

Kristillisdemokraatit eivät hyväksy komission määräysvaltaa siihen, miten ilmastotoimia rahoitetaan. Se on puuttumista kansalliseen budjettisuvereniteettiin. Jäsenvaltioiden tulee ensisijaisesti voida valita kohdistavatko ne ilmastoimiin huutokauppatulonsa vai niitä vastaavan summan. Innovaatio- ja modernisaatorahastot eivät saa kasvattaa Suomen maksuosuuksia EU:lle, vaan rahoitus on etsittävä rahoituskehyksen sisältä uudelleen suuntaamisella.

Ilmastotoimien sosiaalirahasto (U 61/2021 vp)

Esityksen mukaan jäsenmaiden on tarkoitus luovuttaa neljä sosiaa uuden tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästökaupan huutokauppatuloista EU:n omiksi varoiksi, jotka ohjataan sosiaalirahastolle. Kristillisdemokraatit vastustavat komission esitystä päästökaupan laajentamiseksi ja siihen liitetyn uuden sosiaalirahaston perustamiseksi. Esitys on jatkoa sille yhteisvastuuta ja tulonsiirtoja voimakkaasti lisäävälle linjalle, joka käynnistyi elpymisvälineen hyväksymisen myötä. EU:n elpymisvälineen käsittelyn (VaVM 4/2021 vp - HE 260/2021 vp) yhteydessä kiinnitimme huomiota siihen, että esitys EU:n omien varojen järjestelmästä sisältää elementtejä, jotka muuttavat unionin luonnetta ja toimintaa merkittäväällä tavalla.

EU:n elpymisvälineen käsittelyn (VaVM 4/2021 vp - HE 260/2021 vp) yhteydessä eduskunta edellytti mm., ettei *Suomi sitoudu toimiin, jotka muokkaavat Euroopan unionia epäsymmetrisen tulonsiirtounionin suuntaan. Suomi edellyttää järjestelyjä, joissa vastuu ja valta velan ottamisesta ja hoitamisesta ovat samoissa käsissä, eivätkä eriydy aiheuttaen moraalikatoa ja lisäksi ylivelkaantumisen riskiä. Suomi ei hyväksy järjestelyjä, jotka heikentävät jäsenvaltioiden kannustimia julkistalouksiensa tervehdyttämiseen ja kasvattavat rahoitus- ja makrovakausriskejä Euroopassa, hyväksy Suomelle haitallisia ylikansallisia veroja ja että Euroopan unionin uusien varojen järjestelmän kehittäminen ei johda Suomen kokonaisveroasteen nousuun* (EV 54/2021 vp).

Keväällä 2021 Next Generation EU -elpymisvälineen käsittelyssä Suomen hallituksen johtavat edustajat vakuuttivat elpymisvälineen jäävän ainutkertaiseksi. Saksan uuden hallituksen hallitusohjelmaan on kirjattu EU:n perussopimusten avaaminen ja tahto kehittää EU liittovaltioksi. Osa tätä kehitystä tulee olemaan ehdotetun sosiaalirahaston (U61) kaltaisten tulonsiirtovälineiden kehittäminen ja EU:n omien varojen lisääminen (esimerkiksi päästökauppatulojen avulla).

Kristillisdemokraatit vastustavat esitystä myös siksi, että unioni on laajentamassa toimivaltaansa sosiaalipolitiikan puolelle, joka kuuluu kansalliseen päätäntävaltaan. Vaikka ilmastotoimet on tärkeää toteuttaa sosiaalisesti ja alueellisesti oikeudenmukaisella tavalla, se kuuluu jäsenvaltioiden sosiaalipolitiikan tehtäväksi, emmekä pidä komission esitystä tarkoituksenmukaisena.

Suhtaudumme kielteisesti EU:n budjetin omien varojen käyttämiseen sosiaalirahaston rahoittamisessa, rahaston suureen kokoon, sen kriteeristöön sekä komission ehdottamaan lähtökohtaan, jonka mukaan rahaston perustaminen edellyttäisi voimassa olevan EU:n monivuotisen rahoituskehyksen avaamista ja huomattavaa kasvattamista, ja jolla tehtäisiin ennakkollisia sitoumuksia EU:n tulevalle rahoituskehyskaudelle vuoden 2028 jälkeen. Suomen maksuosuus rahastoon esi-

Valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp
Eriävä mielipide 2

tyksen mukaisille vuosille olisi noin 1,2 miljardia ja Suomen saanto 387 miljoonaa. Tämä on kylmän ilmaston, pitkien välimatkojen ja kalliin energian maan näkökulmasta käsittämätön tulosiirto Etelä-Euroopan maille.

Oikeusperustan osalta asiantuntijalausunnossa tuodaan esille, että myös ehdotuksen oikeusperustaan on vaikea ottaa kantaa, sillä sen tavoitteisiin ja sisältöön pohjautuvaa oikeusperusta-arviointia ole tehty.

Suomen kannan komission esitykseen tulee olla selkeän kielteinen.

Valtioneuvoston ja eduskunnan yhteistoiminta

Kristillisdemokraatit yhtyvät valiokunnan vaatimukseen eduskunnan hyvästä ja ajantasaisesta informoimisesta ja mahdollisuudesta vaikuttaa neuvottelujen etenemiseen. Myös valtioneuvoston omien kantojen on syytä valmistua ajoissa, jotta niihin voidaan eduskunnassa ottaa kantaa. Lisäksi tarvitaan tietoa kokonaistilanteesta, eri esityksiin tehdyistä muutoksista ja jäsenvaltioiden kannoista ja erillis- ja kokonaisvaikutuksista.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että Suomen tulee vastustaa U 61/2021 vp esittämää ilmastotoimien sosiaalirahastoa. Neuvotteluissa asiakokonaisuuden muiden osien suhteen valtioneuvoston tulee ottaa tavoitteeksi perusteluissa mainitut näkökohdat ja kannat.

Helsingissä 1.12.2021

Sari Essayah kd
Peter Östman kd