

Björkbacka/Rekilä/Koskela

26.10.2021

Eduskunnan ympäristövaliokunta

U 60/2021 vp päästökauppadirektiivin markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen

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

Johdanto

Järjestöt etupäässä kannattavat EU komission esitystä Fit for 55 ilmastopaketista. On tärkeää, että jäsenmaat sitoutuvat tavoitteeseen vähentää EU:n nettokasvihuonepäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja saavuttavat ilmastoneutraaliuden vuoteen 2050 mennessä. Ilmastomuutoksen torjuntatoimet ovat välttämättömiä ihmisten hyvien elin- ja työolosuhteiden varmistamiseksi. Lisäksi toimet ovat mahdollisuus Euroopan talousalueelle rakentaa uutta globaalia liiketoimintaa, joka luo kasvua ja hyviä työpaikkoja. Onnistuminen edellyttää mittavia investointeja vihreään siirtymään ml. yritysten henkilöstön koulutukseen ja TKI-toimintaan.

Järjestöt pitävät hyvänä, että Suomen kannassa koskien komission 55-valmiuspaketin tiedonantoa todetaan selkeästi, että EU:n siirtymä kohti ilmastoneutraalia taloutta tulee toteuttaa ekologisen ja taloudellisen periaatteen lisäksi sosiaalisesti kestäväällä tavalla, jossa otetaan huomioon oikeudenmukainen siirtymä. Pariisin ilmastositoumuksen mukainen työntekijöille oikeudenmukainen siirtymä toteutuu vain, jos kansallisissa ja toimialakohtaisissa ilmastot- ja energiasuunnitelmissa arvioidaan yhdessä työmarkkinaosapuolten kanssa niiden työllisyysvaikutukset ja toteuttamiseen tarvittavat uudet taidot. Samalla mahdollistetaan jatkuva oppiminen sekä parannetaan työntekijöiden mahdollisuuksia osaamisensa päivittämiseen. Jotta ilmastopaketin valmistelu sosiaalisen oikeudenmukaisuuden osalta on riittävän konkreettista, tulee myös päästökauppadirektiivin valmistelussa määritellä, miten oikeudenmukainen siirtymä toteutuu työntekijöille.

Päästökauppajärjestelmän kiristäminen perusteltua ilmastomuutoksen torjumiseksi

Päästökauppadirektiivi-esityksen vahvistamiskeinot (päästökertoimen kiristämistä, kerta-luontoista päästökaton leikkaamista ja markkinavarannon vahvistamista) ovat perusteltuja ilmastomuutoksen torjumiseksi. Järjestöt tukevat niitä, sillä nykyinen päästökauppakehys ei riitä saavuttamaan EU:n nettonollapäästötavoitetta.

Valmistelussa on kuitenkin otettava huomioon, että päästövähennyskertoimen kiristäminen lähes kaksinkertaiseksi on merkittävä haaste päästökaupan kattamille toimialoille. Komission esittämien päästökaupan vahvistamis- ja uudistamistoimenvaikutuksia on vaikea arvioida tarkkaan. Nämä toimet kuitenkin nopeuttavat eri toimialojen rakennemurrosta, joten on tärkeää varmistaa, että uudistuksilla ei ole kielteistä vaikutusta Suomen ja EU:n työllisyydelle.

Kiristyvät tavoitteet luovat kuitenkin markkinoita uusille teknologioilla ja sitä kautta synnyttävät kokonaan uusia työpaikkoja ja mahdollisesti lisäävät paremman tuottavuuden työpaikojen syntymistä EU:n sisällä ja Suomeen.

Työllisyysvaikutusten kannalta keskeistä on ennakoida mahdollisia muutoksia vuoropuhelun avulla, mahdollistaa työntekijöille ennakoivasti taitojen päivittäminen työpaikalla ja koulullinen toimeentulo opiskelun aikana. Ammattitaitoaan tulee voida päivittää niin, että esimerkiksi työttömyyttä ei syntyisi, vaikka yritysten liiketoimintastrategia- ja prosessit muuttuisivat osana vihreää siirtymää.

Uusi tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästökauppajärjestelmä

Järjestöt kannattavat uuden, oman päästökauppajärjestelmän luomista maantieliikenteeseen ja rakennusten lämmitykseen. Uusi järjestelmä olisi nykyistä kustannustehokkaampi ja ilman sitä pitäisi muita päästövähennyskeinoja, kuten uusiutuvien energian tavoitetta tai polttoaineen veroa, kiristää komission uusia esityksiäkin enemmän.

On kuitenkin tärkeää, että uusi päästökauppajärjestelmä ennakoi ilmastotoimen alueelliset ja sektorikohtaiset vaikutukset, jotta mahdolliset negatiiviset työllisyysvaikutukset vältetään kehittämällä työntekijöiden osaamista ja taitoja uusiin työnkuviin sopiviksi. Jäsenmaiden tulee valmistella ja päivittää myös sektorikohtaiset päästövähennysohjelmat, jotka sisältävät oikeudenmukaisen siirtymän suunnitelmat.

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

Meriliikenteen päästökauppa ja tehostettu ilmailusektorin päästökauppa

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

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

Päästöhuutokaupasta saatavat tulot

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

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

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

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

Markkinavakausvaranto

Järjestöt pitävät komission esityksiä liittyen markkinavakausvarantoon tarkoituksenmukaisina. Ne ovat linjassa EU:n 55%:n päästövähennystavoitteen kanssa vuodelle 2030.

Hiilirajamekanismi

Valtioneuvosto on antanut erillisen kirjelmän eduskunnalle liittyen hiilirajamekanismiin. Asiaa on sivuttu myös nyt tarkastelussa olevassa U-kirjelmässä. Järjestöt kannattavat hiilirajamekanismin periaatetta ja mekanismin kehittämistä. Pidemmällä aikavälillä sertifikaatit ovat keino suojata EU:n ja Suomen teollisuutta epätasaiselta kilpailulta ja hiilivuodolta. Hiilirajamekanismi vaikuttaa yhteensopivalta WTO säännösten kanssa. Se ei myöskään syrji eri alueiden yrityksiä, sillä siihen valittujen alojen tuotteiden hiilen hinta olisi sama kotimaisissa ja tuontituotteissa.

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

signaalin siitä, että ilmastopolitiikan vapaamatkustaminen on EU:n näkökulmasta päättymässä.

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

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

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

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

Lisätiedot

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

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

Antti Koskela STTK
antti.koskela@sttk.fi
puh. 044 543 9838