

**Climate Leadership Coalitionin asiantuntijalausunto
luonnokseen hallituksen esitykseksi
valtion talousarvioksi vuodelle 2024 (HE41/2023)**

Teema: Vähäpäästöinen liikkuminen, energiamurros

Kiitämme mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2024 ja julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2024–2027 vähäpäästöisen liikkumisen ja energiamurroksen näkökulmasta.

Hallitusohjelman mukaan liikennepolitiikalla tuetaan kasvua, investointeja ja työllisyyttä, laajennetaan työssäkäyntialueita, edistetään kestävien liikennemuotojen käytön mahdollisuuksia ja vähennetään päästöjä. Onkin erinomaista, että hallitus on hallitusohjelmassaan nähnyt liikennepolitiikan mahdollisuudet paitsi päästöjen vähentämiseen myös vihreän talouskasvun vauhdittamiseen.

Energia-ala on keskellä suurta murrosta ja vihreä siirtymä tarjoaa ilmastohyötyjen lisäksi huomattavan mahdollisuuden kasvattaa investointeja, parantaa kansainvälistä kilpailukykyä ja siten vahvistaa kansantalouden edellytyksiä luoda hyvinvointia pidemmällä aikavälillä. Sen toteutumiseksi on erittäin tärkeä huolehtia, että yritysten investointi- ja toimintaympäristö pysyy vakaana ja rakenteelliseen muutokseen kannustavana.

Ymmärrämme valtiontalouden säästötarpeen, mutta olemme huolissamme esitettyjen liikennesektorin määrärahojen leikkausten vaikutuksesta taakanjakosektorin päästökehitykseen ja sitä kautta koko Suomen päästökehitykseen sekä vähäpäästöisen teollisuuden investointihalukkuuteen Suomessa. Alkuvaiheen tuki tai kasvava kysyntänäkymä, esim. jakeluvelvoitteen muodossa, ovat tärkeä kriteeri päätettäessä uusien teollisten investointien sijoittumispaikoista. Huolehtiminen suotuisasta suomalaisesta investointiympäristöstä olisi erityisen tärkeää nyt, kun useat kilpailijamaat ovat lanseeranneet mittavia ohjelmia vähäpäästöisten investointien houkuttelemiseksi.

Taakanjakosektorin päästötavoite

Suomalaisen taakanjakosektorin EU-velvoite edellyttää noin 10 miljoonan päästötonnin vähentämistä vuoteen 2030 mennessä. Taakanjakosektorin päästöt olivat noin 27 miljoonaa tonnia vuonna 2021 liikenteen osuuden olessa noin kolmannes tästä. Näin ollen liikennesektorin päästöjen vähentäminen on aivan keskeisessä asemassa seuraavaa 7 vuotta ajatellen.

On kuitenkin vaikea nähdä budjettiesitykseen sisältyvien toimenpiteiden edistävän liikenteen päästöjen vähenemistä taakanjakosektorin EU-velvoitteen edellyttämällä vauhdilla. Arviomme mukaan jakeluvelvoitteen säilyttäminen kuluvan vuoden tasolla myös ensi vuonna lisää päästöjä reilulla miljoonalla tonnilla suhteessa aiempaan linjaukseen eikä tue liikennesektorin pysymistä alenevalla päästöpolulla mikä olisi tarpeen paitsi EU-velvoitteen että oman hiilineutraaliustavoitteemme kannalta.

Polttoaineveron alentaminen ja päästöperusteisen ajoneuvoveron porrastuksen loiventaminen hidastavat ajoneuvokannan uusiutumista ja vähäpäästöistymistä ja johtavat todennäköisesti päästöjen kasvuun suhteessa edellisvuoteen. Ajoneuvokannan uusiutumista hidastavat myös sekä julkisen liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuurin että asuinrakennusten sähköisen liikenteen infrastruktuurin laajentamiseen tarkoitettujen määrärahojen supistuminen aiemmasta. Myönteistä kuitenkin on, että haastavassa valtiontaloudellisessa tilanteessa sähkön ja biokaasun lataus- ja tankkausinfraan kyettiin allokoimaan varoja. Erityisen tarpeellista tämä on raskaan liikenteen vähäpäästöistymistä ajatellen.

Pahimmassa tapauksessa budjettiesityksen leikkaukset johtavat siihen, että Suomi ei pysty täyttämään vuoden 2030 taakanjakosektoria koskevaa päästövelvoitetta, mikä saattaa johtaa myöhemmin valtiontalouden kannalta huomattaviin korvausvaateisiin. Vuosikymmenen loppupuolella alkavan tieliikenteen ja rakennusten päästökaupan lisäksi tarvitsemme huomattavan määrän kotimaisia vähäpäästöisyyteen ohjaavia toimenpiteitä myös liikennesektorilla jo lähivuosina. Sen sijaan että nyt esitetyt toimet vahvistaisivat toimintaympäristön ennakoitavuutta, ne pikemminkin näyttäytyvät toimijoille politiikan ennakoimattomuutena.

Uusien vihreiden investointien houkuttelu

Mielestämme olisi ensiarvoisen tärkeää houkutella pidemmällä aikavälillä talouskasvua, hyvinvointia ja työllisyyttä tukevia uuden vihreän teknologian yrityksiä Suomeen ja tätä ajatellen huolehtia investointiympäristön houkuttelevuudesta ja ennustettavuudesta. Erityisesti olemme huolissamme minkälaisen kuvan nyt ehdotettu huomattava muutos jakeluvelvoitteeseen luo Suomesta investointiympäristönä.

Nähdäksemme olisi tärkeää pitää ainakin RFNBO-polttoaineiden ja biokaasun kysyntää koskevan lisävelvoitteen aiemmin linjatulla tasolla, sillä tämä tukisi korkean jalostusarvon laitosten sijoittumista Suomeen. Lisävelvoitteen pito nykytasolla olisi perusteltua myös siltä kannalta, että kun Suomeen on tällä hetkellä suunnitteilla huomattava määrä uutta tuulivoimakapasiteettia, tulisi suunnitelmien realisoitumisen varmistamiseksi edesauttaa myös uuden teollisen sähkönkulutuksen muodostumista.

Julkisen talouden suunnitelman mukaan liikennesektorin määrärahat laskisivat reilun kolmanneksen kuluvan vuoden 306 milj.€:sta 195 milj.€:oon vuoteen 2027 mennessä. On vaikea nähdä miten tällainen määrärahojen lasku tukisi tarvittavaa teollisuuden transformaatiota tai liikennesektorin alenevaa päästökehitystä.

Päästökauppatulojen allokointi tukemaan siirtymää

Päästöoikeuden hintataso on noussut selvästi vuoden 2020 jälkeen. Nousseen hintatason myötä päästöoikeuksien huutokauppatulot ovat nousseet selvästi. Talousarvion mukaan huutokauppatulojen arvioidaan olevan vuonna 2024 yhteensä lähes 550 MEUR, mikä on kaksinkertaisesti vuoteen 2020 verrattuna.

On oletettavaa, että päästöoikeuksien hinnat pysyvät myös jatkossa huomattavasti aiempaa korkeampina, mikä yhdessä EU:n päästökaupan kasvavan huutokauppaosuuden myötä pitänee myös tulevat huutokauppatulot aiempaa korkeampina. Pidämmekin perusteltuna allokoida jatkossa kasvava osuus Suomen saamista huutokauppatuloista tukemaan vihreää siirtymää ja teollista uusiutumista.

Tuuli Kaskinen
CEO at Climate Leadership Coalition
+358505149752
@tuulikas

Climate Leadership Coalition on Euroopan suurin voittoa tavoittelematon ilmasto-businessverkosto. CLC:llä on 96 organisaatiojäsentä: 66 yritystä, 9 yliopistoa, 5 etujärjestöä, 7 kaupunkia, 6 tutkimuslaitosta, 2 säätiötä ja 1 työmarkkinakeskusjärjestö. CLC on hyväksynyt myös 62 henkilöjäsentä. Jäsenemme työllistävät maailmanlaajuisesti lähes miljoona ihmistä ja yritysjäsentemme markkina-arvo on lähes 70 prosenttia Helsingin pörssin markkina-arvosta.