

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheista ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY, markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814 sekä asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta”

(COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD))

ja

”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse unionin kasvihuonekaasujen päästökauppajärjestelmän markkinavakausvarantoon lisättävien päästöoikeuksien määrästä vuoteen 2030 saakka”

(COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD))

(2022/C 152/29)

Esittelijä: **Stefan BACK**

Lausuntopyyntö	Euroopan parlamentti, 13.9.2021 neuvosto, 20.9.2021
Oikeusperusta	Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 192 artiklan 1 kohta ja 304 artikla
Vastaava jaosto	”maatalous, maaseudun kehittäminen, ympäristö”
Hyväksyminen jaostossa	25.11.2021
Hyväksyminen täysistunnossa	8.12.2021
Täysistunnon nro	565
Äänestystulos	
(puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	219/3/13

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) suhtautuu myönteisesti tavoitteeseen nopeuttaa ja lisätä hiilidioksidipäästöjen vähentämistä, jotta voidaan saavuttaa eurooppalaisessa ilmastolaissa ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetetut tavoitteet, ja kannattaa varauksetta yleistavoitetta vähentää hiilidioksidipäästöjä 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja toteuttaa hiilineutraali talous vuoteen 2050 mennessä.

1.2 ETSK on tyytyväinen ehdotettuihin toimenpiteisiin ja pitää myös siksi erittäin tärkeänä, että suunniteltuun siirtymään liittyviin ongelmiin puututaan ja että ne ratkaistaan asianmukaisella tavalla. Tämä on komitean mielestä onnistumisen perusedellytys.

1.3 Onkin tärkeää, että ehdotettujen toimenpiteiden mahdolliset kielteiset vaikutukset Euroopan teollisuudenalojen ja palveluntarjoajien kilpailukykyyn sekä hiili-intensiivisillä aloilla että yleisesti analysoidaan hyvin tarkkaan ja että toteutetaan toimia, jotta vältetään mahdollisuuksien mukaan kielteiset vaikutukset talouteen ja kielteiset sosiaaliset vaikutukset, kuten työttömyys ja energia- tai liikenneköyhyys.

1.4 ETSK panee merkille, että uudelleen- ja täydennyskoulutukseen sekä päästökauppajärjestelmää koskevasta ehdotuksesta johtuvien kielteisten sosiaalisten vaikutusten torjumiseen tarkoitettujen varojen käyttöön asettaminen riippuu siitä, miten lainsäädäntövallan käyttäjien vielä käsittelemät ehdotukset, mukaan luettuna sosiaalisen ilmastorahaston perustaminen, etenevät. Vaikka ETSK sinällään kannattaakin näitä ehdotuksia, se kuitenkin epäilee käytettävissä olevien varojen riittävyyttä, vaikka rahoitusehdotukset hyväksyttäisiinkin ilman merkittäviä muutoksia.

1.5 On myös pohdittava, miten ilmastokysymyksiä käsitellään maailmanlaajuisesti, ja vältettävä eroavuuksia, jotka voivat asettaa eurooppalaiset yritykset epäedulliseen asemaan. ETSK viittaa tässä yhteydessä muun muassa hiilirajamekanismista antamaansa lausuntoon.

1.6 Hiilidioksidipäästövähennysten nopeuttamisen kunnianhimoinen tavoite sekä kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien saatavuuden väheneminen tarkoittavat, että kustannukset nousevat kaikilla päästökauppajärjestelmään kuuluvilla aloilla. Vaikka hiilirajamekanismi suojaa tiettyjä aloja, tämä heikentää kilpailukykyä maailmanmarkkinoilla, jollei huomattava määrä valtioita seuraa EU:n esimerkkiä. Tätä ei kuitenkaan vielä voida tietää. Viennin tukitoimet saattavat olla välttämättömiä, ja ETSK korostaa tarvetta löytää tehokkaita ratkaisuja, jotka ovat WTO:n puitteiden mukaisia. Komission tulisi pikaisesti ryhtyä tarvittaviin poliittisiin toimiin. Lisäksi kaikkia EU:n kahdenvälisiä kauppasopimuksia on muutettava vastaavasti.

1.7 ETSK pohtii myös, voiko päästökauppajärjestelmän muutosten aiheuttama kustannustason nousu haitata covid-19-kriisin jälkeisiä elpymismahdollisuuksia.

1.8 ETSK kiinnittää huomiota siihen, että meriliikenne on yksi aloista, joilla hiilidioksidipäästöjen vähentäminen on erityisen vaikeaa ja kallista vuotta 2030 silmällä pitäen, mutta että ala on kuitenkin ilmoittanut saavuttavansa ilmastoneutraaliuden vuoteen 2050 mennessä. EU:n komission tulisi tutkia, voiko meriliikenteen suunniteltu ottaminen mukaan järjestelmään johtaa päästöoikeuksien yleiseen hinnankorotukseen, mikä vaikuttaisi kaikkiin päästökauppajärjestelmään kuuluviin aloihin.

1.9 ETSK suhtautuu periaatteessa myönteisesti ehdotukseen laajentaa päästökauppajärjestelmä koskemaan kolmansien maiden aluksia ja kolmansien maiden satamista lähteviä ja niihin suuntautuvia matkoja, mutta kiinnittää kuitenkin huomiota Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) käynnissä olevaan työhön globaalin ratkaisun löytämiseksi meriliikenteen päästöihin ja kannustaa EU:ta toimimaan aktiivisesti IMO:n ratkaisun edistämiseksi.

1.10 Mitä tulee valittuun ratkaisuun laajentaa päästökauppajärjestelmä koskemaan rakennuksia ja tieliikennettä rinnakkaisena järjestelmänä, jossa polttoaineen jakajat ovat kaupallisia toimijoita, ETSK toteaa, että tällä on rakennusten hallinnoijien, liikenneyritysten ja henkilöautojen omistajien kannalta ennen kaikkea hintaan vaikuttavia seurauksia, sillä polttoaineen jakaja voi sallia kaupan kustannusten vaikuttavan polttoaineen hintaan. Tämä voi vaikuttaa merkittävästi kotitalouksiin ja kuluttajiin sekä yrityksiin.

1.11 Koska tässä tapauksessa päästökauppajärjestelmän piiriin eivät kuulu asianomaisten alojen – tieliikenne ja rakennusten hallinnointi – tosiasialliset toimijat vaan polttoaineen jakajat, näiden alojen toimijoiden mahdollisuudet vaikuttaa tilanteeseensa ovat hyvin rajalliset ja monissa tapauksissa olemattomat. Käyttöön otetaan hintasignaali, jolla on samanlaiset vaikutukset kuin esimerkiksi veronkorotuksella. Päästökauppajärjestelmän tavanomaista lisäarvoa ei näin ollen juurikaan ole.

1.12 Järjestelmän laajentamisesta tieliikenteeseen aiheutuvat vaikutukset voivat kohdistua erityisen voimakkaasti kotitalouksiin, jotka eivät kykene taloudellisista tai muista syistä valitsemaan sähköautoa tai vaihtoehtoista polttoainetta käyttävää ajoneuvoa, sekä raskaaseen liikenteeseen ja erityisesti pitkän matkan liikenteeseen, jossa ei toistaiseksi ole todellisia vaihtoehtoja fossiilille polttoaineille.

1.13 Mitä tulee järjestelmän laajentamiseen tieliikenteeseen, ETSK toteaa, että tästä toimenpiteestä päätettiin yksityissektorin, ammattiliittojen ja kansalaisjärjestöjen skeptisten näkemysten vastaisesti. Näillä näkemyksillä näyttää olleen hyvin vähän painoarvoa verrattuna yksityishenkilöiden ja tiedemaailman näkemyksiin. Lainsäädäntä on poliittinen prosessi, jolla on yhteiskunnallisia vaikutuksia, ja ETSK onkin sitä mieltä, että päätöksenteossa olisi asetettava keskeiselle sijalle yhteiskuntaan sekä talouteen ja työllisyyteen kohdistuvien vaikutusten laaja-alainen pohdinta.

1.14 ETSK kiinnittää huomiota siihen, että EU:n sisäiseen vesiliikenteeseen, rakennuksiin ja tieliikenteeseen sovelletaan edelleen taakanjakoasetusta ja että päästökauppajärjestelmän tulokset kyseisillä aloilla lasketaan jäsenvaltioiden pyrkimyksiin täyttää taakanjakoasetuksen mukaiset velvoitteet. Liikenteeseen vaikuttavat myös päästönormit, kun taas rakennusalaan vaikuttavat energiatehokkuussäännökset; lisäksi uusiutuvia energialähteitä koskeva direktiivi vaikuttaa molempiin aloihin. ETSK korostaa siksi, että komission ja jäsenvaltioiden on sovittava järjestelmät sujuvasti ja avoimesti yhteen.

1.15 ETSK kannattaa ehdotusta mukauttaa päästöoikeuksien määriä ja parantaa markkinavakausvarannon vakautta ja ennakoitavuutta. Lisäksi ETSK suhtautuu myönteisesti markkinavakausvarannon perustamiseen myös tieliikenteen ja rakennusten päästökaupan osalta.

2. Taustaa

2.1 Komissio on esittänyt seuraavat kaksi ehdotusta päästökauppajärjestelmän ajantasaistamiseksi ja laajentamiseksi:

- ehdotus direktiiviksi kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY, markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814 sekä asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta (COM(2021) 551–2021/0211 (COD)) (päästökauppajärjestelmää koskeva ehdotus) ja
- ehdotus päätökseksi päätöksen (EU) 2015/814 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse unionin kasvihuonekaasujen päästökauppajärjestelmän markkinavakausvarantoon lisättävien päästöoikeuksien määrästä vuoteen 2030 saakka (COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD)) (markkinavakautta koskeva ehdotus).

2.2 Ehdotukset ovat osa 55-valmiuspakettia, jonka tarkoituksena on luoda sääntelykehys, jotta voidaan saavuttaa ilmastolaissa asetettu tavoite alentaa hiilidioksidipäästöjä oikeudenmukaisella, kustannustehokkaalla ja kilpailukykyisellä tavalla vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna.

2.3 Tämä tavoite on määrä saavuttaa 13 lainsäädäntöehdotuksella, jotka liittyvät toisiinsa ja koskevat hinnoittelua, tavoitteiden asettamista, standardointia ja tukitoimia.

2.4 Kyseisten ehdotusten tarkoituksena on vahvistaa päästökauppajärjestelmää ja laajentaa päästökauppa koskemaan meri- ja tieliikennettä ja rakennuksia. Ilmailualan päästökauppajärjestelmää koskevia muita ehdotuksia käsitellään erillisessä lausunnossa.

2.5 Ehdotukset ovat kytköksissä ehdotukseen päivitettyksi energiaverodirektiiviksi ⁽¹⁾ ja ehdotukseen hiilirajamekanismiksi ⁽²⁾. Aihepiiriin liittyy myös ehdotus asetukseksi sosiaalisen ilmastonrahaston perustamisesta ⁽³⁾, jonka tarkoituksena on lieventää päästökauppajärjestelmää koskevasta ehdotuksesta aiheutuvia kielteisiä sosiaalisia vaikutuksia.

2.6 Päästöjen vähentämistavoitteen nostaminen 43 prosentista 61 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä tarkoittaa, että päästöjä olisi vähennettävä vuosittain nykyisen 2,2 prosentin sijaan 4,2 prosenttia. Tähän on tarkoitus päästä vähentämällä vuosittain käytettävissä olevien päästöoikeuksien määrää. Niillä aloilla, joita on tarkoitus suojella ehdotetulla hiilirajamekanismilla (sementti, sähkö, lannoitteet, rauta ja teräs sekä alumiini), ei ole ilmaisia päästöoikeuksia, kun mekanismi on otettu kaikilta osin käyttöön. Tämä koskee myös rakennuksia ja tieliikennettä, joiden osalta ei ole odotettavissa hiilivuodon riskiä.

2.7 Koska päästökauppajärjestelmä on määrä ulottaa tieliikenteeseen ja rakennuksiin, ehdotukset ovat kytköksissä myös ehdotukseen päivitettyksi taakanjakoasetukseksi ⁽⁴⁾.

3. Yleistä

Päästökauppajärjestelmää koskeva ehdotus yleisesti

3.1 ETSK suhtautuu myönteisesti tavoitteeseen nopeuttaa ja lisätä hiilidioksidipäästöjen vähentämistä, jotta voidaan saavuttaa eurooppalaisessa ilmastolaissa ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetetut tavoitteet. ETSK kannattaa varauksetta yleistavoitetta, jonka mukaan hiilidioksidipäästöjä vähennetään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja hiilineutraali talous toteutetaan vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi ETSK kannattaa lähtökohtaisesti saastuttaja maksaa -periaatetta. Kuten myös hallitustenvälisen ilmastopaneelin (IPCC) tuore raportti osoittaa, tarvitaan pikaisia ja päättäväisiä toimia ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi.

3.2 Onkin tärkeää, että ehdotettujen toimenpiteiden mahdolliset kielteiset vaikutukset Euroopan teollisuudenalojen ja palveluntarjoajien kilpailukykyyn sekä hiili-intensiivisillä aloilla että yleisesti analysoidaan hyvin tarkkaan ja että toteutetaan toimia, jotta vältetään mahdollisuuksien mukaan kielteiset vaikutukset talouteen ja kielteiset sosiaaliset vaikutukset, kuten työttömyys ja energia- tai liikenneköyhyys.

⁽¹⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fi/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0563>

⁽²⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fi/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0564&qid=1634050477623>

⁽³⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fi/TXT/?uri=CELEX:52021PC0568>

⁽⁴⁾ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/proposal-amendment-effort-sharing-regulation-with-annexes_en.pdf

3.3 On myös pohdittava, miten ilmastokysymyksiä käsitellään maailmanlaajuisesti, ja vältettävä eroavuuksia, jotka voivat asettaa eurooppalaiset yritykset epäedulliseen asemaan ja/tai aiheuttaa sosiaalisia ongelmia, kuten energia- tai liikenneköyhyyttä. ETSK pitää valitettavana, ettei näihin ongelmiin ilmeisestikään ole kiinnitetty riittävästi huomiota ja etteivät tarjotut ratkaisut vaikuta kaikilta osin riittävästi.

3.4 Sosiaalisten vaikutusten osalta on selvää, että tarvitaan uudelleen- ja täydennyskoulutusta, jotta työntekijät voivat mukautua uusiin osaamisvaatimuksiin ja täyttää ne. Lisäksi kotitalouksiin kohdistuvat vaikutukset, kuten sähkön ja liikkumisen kallistuminen, aiheuttavat todennäköisesti energia- ja liikenneköyhyyttä, ja liikenneköyhyys tulee olemaan erityisen yleistä syrjäisillä ja harvaan asutuilla alueilla. Suunnitelmissa on tarttua näihin ongelmiin erilaisilla hillintätoimilla, jotka on tarkoitus rahoittaa pitkälti päästökauppajärjestelmästä saaduilla tuloilla, myös jäsenvaltioiden saamalla tuloilla ja tuloilla, joilla on määrä rahoittaa ehdotettua sosiaalista ilmatorahastoa. ETSK panee merkille, että kyseisten ongelmien ratkaisemiseen tarkoitettujen varojen käyttöön asettaminen riippuu siitä, miten lainsäädäntövallan käyttäjien vielä käsittelemät ehdotukset etenevät. ETSK toteaa, että näiden ongelmien ratkaisemiseen tarvitaan huomattavia ja pitkäkestoisia varoja. ETSK epäilee myös käytettävissä olevien varojen riittävyttä, vaikka rahoitusehdotukset hyväksyttäisiinkin ilman merkittäviä muutoksia, kun otetaan huomioon asianomaisten henkilöiden määrä ja suunnitellun siirtymän edellyttämä aika.

3.5 Hiilidioksidipäästövähennysten nopeuttamisen kunnianhimoinen tavoite sekä kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien saatavuuden väheneminen saavat aikaan ympäristöhyötyjä mutta ne tarkoittavat myös, että kustannukset nousevat kaikilla päästökauppajärjestelmään kuuluvilla aloilla. Vaikka kustannusvaikutuksia vähentävät maksuttomien päästöoikeuksien saatavuus ja joillakin aloilla hiilirajamekanismi, näitä toimenpiteitä ei sovelleta kaikilla aloilla, jotka käyttävät energiaa erilaisissa prosesseissa ja kilpailevat kolmansien maiden kanssa sisämarkkinoilla. Nämä toimenpiteet eivät myöskään suojaa EU:n yrityksiä ulkoisilla markkinoilla kilpailuhaitoilta, jotka johtuvat kohonneista kustannuksista.

3.6 ETSK kiinnittää huomiota myös siihen, että edelleen jää avoimeksi, tuleeko päästöttömistä tuotteista riittävän houkuttavia, jotta niillä voidaan kompensoida päästökauppajärjestelmän aiheuttama kustannusero vai otetaanko maailmanmarkkinoilla yleisesti käyttöön toimenpiteitä, joilla on vastaavia kustannusvaikutuksia kuin päästökauppajärjestelmällä. Muutoin tästä voisi muodostua ongelma maailmanmarkkinoilla eurooppalaisten yritysten kilpailukyyn kannalta.

Tämä herättää kysymyksen siitä, olisiko kolmansien maihin vietävät tuotteet tai palvelut suljettava päästökauppajärjestelmän ulkopuolelle vai olisiko harkittava muita tukitoimia. Investointituen riittävyys vaikuttaa kyseenalaiselta, mutta se näyttää olevan ainoa WTO:n puitteiden mukainen tukitoimenpide, jonka avulla voidaan ratkaista mahdollinen kilpailukykyongelma.

3.7 Edelleen on kysyttävä, voiko päästökauppajärjestelmän muutosten aiheuttama kustannustason nousu haitata covid-19-kriisin jälkeisiä elpymismahdollisuuksia. ETSK kysyykin, onko tämä riski otettu riittävästi huomioon.

3.8 ETSK panee tyytyväisenä merkille, että päästökauppajärjestelmää koskevassa ehdotuksessa esitetään, että päästökauppajärjestelmän tuloja voidaan käyttää eri tavoin – komission omien varojen kautta tai tulojen käyttöä koskevien säännösten mukaisesti jäsenvaltioissa – kestävyuden edistämiseen sekä hiilineutraaliin yhteiskuntaan siirtymisestä aiheutuvien sosiaalisten vaikutusten kompensoimiseen.

3.9 ETSK korostaa, ettei edellä esitettyjä huomioita pidä käsittää päästöjen kielteisten ilmastovaikutusten lieventämiseen tähtävien pikaisten toimien tarpeen kyseenalaistamisena, vaan varautumisena yhteiskunnallisten ja kilpailukyyn kohdistuvien kielteisten vaikutusten uhkaan, jollei edellä mainittujen kaltaisia kysymyksiä käsitellä ja ratkaista.

Päästökauppajärjestelmän ulottaminen meriliikenteeseen

3.10 ETSK on tyytyväinen siihen, että kaikkiin EU:n satamiin saapuviin tai niistä lähteviin aluksiin sovelletaan samoja sääntöjä. Niiden eurooppalaisten alusten omistajien tai liikenteenharjoittajien kustannustaso, jotka muutoinkin kuuluvat päästökauppajärjestelmään, tulee kuitenkin olemaan korkeampi kuin kolmansien maiden kilpailijoiden kustannustaso. Lisäksi nämä vähentävät joissakin tapauksissa kustannuksiaan sosiaalisen polkumyynnin avulla. EU:n on kiinnitettävä huomiota EU:n laivaliikenteen alentuneen kilpailukyyn vaikutuksiin.

3.11 Olisi otettava myös huomioon, että meriliikenne on yksi aloista, joilla hiilidioksidipäästöjen vähentäminen on erityisen vaikeaa ja kallista ja että tämän vuoksi järjestelmän ulottaminen meriliikenteeseen voisi johtaa päästöoikeuksien yleiseen hinnankorotukseen, mikä vaikuttaisi yleisesti päästökauppajärjestelmään kuuluvien alojen kilpailukyyn.

3.12 Päästökauppajärjestelmää koskevan ehdotuksen mukaan päästökauppa rajoittuu meriliikennealalla meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757⁽⁵⁾ mukaisesti aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 5 000 bruttotonnia. Tästä saattaa aiheutua haittavaikutuksia, kun alle 5 000 bruttotonnin aluksia rakennetaan enemmän tai alusten rakennetta muutetaan niin, että ne alittavat 5 000 bruttotonnin rajan. Järkevä ratkaisu olisi alentaa rajaa huomattavasti, ja soveltaa päästökauppajärjestelmää – esimerkiksi – yli 400 bruttotonnin aluksiin. Toisena ratkaisuna voitaisiin mukauttaa valvontavelvoitetta vastaavasti.

3.13 ETSK suhtautuu periaatteessa myönteisesti ehdotukseen laajentaa päästökauppajärjestelmää koskemaan kolmansien maiden aluksia ja kolmansien maiden satamista lähteviä ja niihin suuntautuvia matkoja, mutta kiinnittää kuitenkin huomiota Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) käynnissä olevaan työhön globaalin ratkaisun löytämiseksi meriliikenteen päästöihin ja kannustaa EU:ta toimimaan aktiivisesti IMO:n ratkaisun edistämiseksi.

Päästökauppajärjestelmän laajentaminen rakennuksiin ja tieliikenteeseen rinnakkaisessa järjestelmässä

3.14 Valittu ratkaisu rinnakkaisena järjestelmänä, jossa polttoaineen jakajat ovat kaupallisia toimijoita, saa rakennusten hallinnoijien, liikenneyritysten ja henkilöautojen omistajien kannalta aikaan ennen kaikkea hintaan vaikuttavia seurauksia, sillä polttoaineen jakaja voi sallia kaupan kustannusten vaikuttavan polttoaineen hintaan. Tästä voi aiheutua merkittäviä vaikutuksia niin kotitalouksille ja kuluttajille kuin yrityksille.

3.15 Mitä tulee järjestelmän laajentamiseen tieliikenteeseen, ETSK toteaa, että tästä toimenpiteestä päätettiin yksityissektorin, ammattiliittojen ja kansalaisjärjestöjen skeptisten näkemysten vastaisesti. Näillä näkemyksillä näyttää olleen hyvin vähän painoarvoa verrattuna yksityishenkilöiden ja tiedemaailman näkemyksiin. Lainsäädäntä on poliittinen prosessi, jolla on yhteiskunnallisia vaikutuksia, ja ETSK onkin sitä mieltä, että päätöksenteossa olisi asetettava keskeiselle sijalle yhteiskuntaan sekä talouteen ja työllisyyteen kohdistuvien vaikutusten laaja-alainen pohdinta.

3.16 Vaikutukset voivat kohdistua erityisen voimakkaasti kotitalouksiin, jotka eivät kykene taloudellisista tai muista syistä valitsemaan sähköautoa tai vaihtoehtoista polttoainetta käyttävää ajoneuvoa, sekä raskaaseen liikenteeseen ja erityisesti pitkän matkan liikenteeseen, jossa ei toistaiseksi ole todellisia vaihtoehtoja fossiilille polttoaineille.

3.17 Kysynnän kasvaessa vaihtoehtoisten polttoaineiden hinnat todennäköisesti nousevat, erityisesti kun otetaan huomioon uusiutuvia polttoaineita koskeva tiukka lainsäädäntö, joka rajoittaa saatavuutta ja nostaa kustannuksia.

3.18 Päästökauppajärjestelmän keskeisenä piirteenä ja merkittävänä lisäarvona näyttää olevan se, että se kannustaa kyseisten alojen toimijoita ryhtymään toimiin järjestelmän aiheuttamien rasitteiden vähentämiseksi toimintatavan muutoksen tai erilaisten kehitystoimenpiteiden avulla. Koska tässä tapauksessa päästökauppajärjestelmän piiriin eivät kuulu asianomaisten alojen – tieliikenne ja rakennusten hallinnointi – tosiasialliset toimijat vaan polttoaineen jakajat, näiden alojen toimijoiden mahdollisuudet vaikuttaa tilanteeseensa ovat hyvin rajalliset ja monissa tapauksissa olemattomat. Käyttöön otetaan hintasignaali, jolla on samanlaiset vaikutukset kuin esimerkiksi veronkorotuksella. Päästökauppajärjestelmän tavanomaista lisäarvoa ei näin ollen juurikaan ole.

Meriliikenteen, rakennusten ja tieliikenteen päästökauppajärjestelmän ja Euroopan parlamentin ja neuvoston taakanjakoasetuksen (EU) 2018/842⁽⁶⁾ yhteensovittaminen

3.19 ETSK panee merkille, että EU:n sisävesiliikenteeseen, rakennuksiin ja tieliikenteeseen sovelletaan edelleen taakanjakoasetusta ja että näihin aloihin sovelletaan myös muita 55-valmiuspakettiin sisältyviä uusia sääntöjä. Tämä koskee muun muassa ehdotuksia energiatehokkuusdirektiiviksi⁽⁷⁾, uusiutuvaa energiaa koskevaksi direktiiviksi⁽⁸⁾ ja moottoriajoneuvojen päästövaatimuksia. Tämä näyttää merkitsevän sitä, että päästökauppajärjestelmästä johtuvat päästötasot kyseisillä aloilla lasketaan mukaan jäsenvaltioiden pyrkimyksiin täyttää taakanjakoasetuksen mukaiset velvoitteet, ja myös sitä, että jäsenvaltiot säilyttävät sääntelyvalmiuksia, jotta ne voivat asettaa näille aloille lisävelvoitteita

⁽⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).

⁽⁶⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (EUVL L 156, 19.6.2018, s. 26).

⁽⁷⁾ COM(2021) 558 final.

⁽⁸⁾ COM(2021) 557 final.

edistääkseen taakanjakoasetuksen mukaisten velvoitteiden täyttämistä, samalla kun sovelletaan joustoa ja oikeudenmukaisuutta koskevia taakanjakoasetuksen säännöksiä. ETSK kiinnittää siksi huomiota siihen, että komission ja jäsenvaltioiden on tärkeää sovittaa erilaiset järjestelmät yhteen sujuvasti ja avoimesti.

Markkinavakautta koskeva ehdotus

3.20 ETSK panee merkille päästöoikeuksien kokonaismäärän laskennan mukauttamisen, jotta markkinavakausvarantoa voidaan käyttää myös ilmailun ja meriliikenteen aloilla, sekä niin kutsutun ottoasteen muuttamisen jouston lisäämiseksi ottamalla käyttöön markkinavakausvarantoon otettavien päästöoikeuksien määrälle puskuriarvo.

3.21 Lisäksi ETSK suhtautuu myönteisesti markkinavakausvarannon perustamiseen myös tieliikenteen ja rakennusten päästökaupassa.

3.22 ETSK panee tyytyväisenä merkille markkinavakausvarannosta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseen (EU) 2015/1814⁽⁹⁾ tehdyt muutokset ja aikomuksen ottaa huomioon ilmailun ja meriliikenteen sekä rakennusten ja tieliikenteen tarpeet. ETSK arvostaa tavoitetta parantaa päästöoikeuksien saatavuuden ennakoitavuutta ja vakautta. ETSK panee tyytyväisenä merkille myös ehdotuksen jatkaa prosenttiosuuksien ja päästöoikeuksien kaksinkertaistamista, jotta markkinavakausvarantoon voidaan siirtää riittävästi päästöoikeuksia.

Bryssel 8. joulukuuta 2021.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Christa SCHWENG*

⁽⁹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2015/1814, annettu 6 päivänä lokakuuta 2015, markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään, sen toiminnasta sekä direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta (EUVL L 264, 9.10.2015, s. 1).