Teknologia teollisuus

LAUSUNTO

18.10.2016

Asia: U 55/2016 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (taakanjakoasetus)

Teknologiateollisuus ry kiittää eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntopyynnöstä koskien komission ehdotusta taakanjakoasetukseen. Erityisesti on pyydetty lausumaan tavoitteiden vaikutuksista Suomessa. Aiheuttaako taakanjakoesitys jollekin toiminnolle tai toimialalle kohtuuttomia vaikeuksia tai peräti lopettamisuhan?

EU:n tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 40 %:lla vuoden 1990 tasolta vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaa päästökauppasektorille 43 % päästövähennystavoitetta. Ei-päästökauppasektorin vähennystavoite on 30 %:n vähennys vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasolta.

Taakanjakoasetuksessa Suomelle on ehdotettu peräti 39 prosentin osuus päästökaupan ulkopuoliselle sektorille.

> *Teknologiateollisuus yhtyy valtioneuvoston U-kirjeessä ilmaisemaan näkemykseen, että esitetty päästövähennysvelvoite on erittäin kunnianhimoiselta ja että komission laskelmat vaikuttavat osin epäonnistuneilta ja Suomen kannalta kohtuuttomilta. Komission soveltama jäsenvaltioiden kustannustehokkuutta koskeva ryhmittely ei alustavan arvion mukaan perustu mihinkään yksiselitteiseen metodiikkaan eikä siksi ole täysin ongelmaton lähestymistapa.*

Taakanjaon piiriin kuuluvat mm. kaukolämmityksen ulkopuolella olevien rakennusten lämmitys, jätehuolto, maatalous ja liikenne. Koska muilla sektoreilta ei ole juurikaan keinoja päästöjen merkittäväksi vähentämiseksi, valtaosa päästöjen vähentämiskustannuksista kohdistuu liikenteeseen. VTT:n ja VATTin vuonna 2014 laatiman selvityksen mukaan päästöjen vähentämisen marginaalikustannus nousee Suomessa erittäin jyrkästi vähentämisvelvoitteen tiukentumisen myötä. Jos velvoite olisi 32 % kustannus olisi 41 euroa/hiilidioksiditonni, 36 %:n velvoitteen kustannus olisi 55 euroa/tonni ja 40 %:n velvoitteen jopa 129 euroa/tonni. Selvityksen mukaan lisäkustannukset olisivat Suomelle jopa 700 miljoonaa euroa vuodessa.

TEMin 2030 raportin tulokset liikenne- ja kuljetussektorille aiheutuvista kustannuksista tukevat tätä arviota. Siinä fossiilisen dieselin hintana käytettiin 800 euroa/tonni ja toisen sukupolven biodieselin hintana 1200 euroa/tonni. Jos päästöjen vähennystarve on 40 %, joka vastaa noin miljoonaa tonnia dieseliä vuodessa, niin kustannuksiksi tulee 400 miljoonaa euroa vuodessa. Tällä hetkellä fossiilisen dieselin hinta on kuitenkin alle 500 euroa/tonni, joten lisäkustannuksiksi tulisi siis pelkästään liikenteen osalta 700 miljoonaa euroa vuodessa. Näin suurta summaa ei ole mahdollista sälyttää lisäkustannuksina liikenteelle. On lisäksi huomattava, että käytännöllisesti katsoen koko ammattiliikenne, teollisuuden kuljetukset, kaupan jakeluliikenne ja bussit perustuvat dieselin käyttöön.

Bensiinikäyttöisten henkilöautojen osalta on todettava, että etanolia voi lisätä nykyisen autokannan polttoaineeseen vain noin 15 %. Suurempi prosenttiosuus vaatisi ns.Flex-fuel-autojen käyttöönottoa mutta ongelmaksi tulee liian tiukka aikataulu. Vuoteen 2030 mennessä autokanta ei ehdi uusiutua riittävän nopeasti, jotta Flex-fuel-autojen osuudella olisi merkitystä päästöjen vähentämisen kannalta. Sama pätee sähköautoihin. Enimmillään Suomessa voisi olla suuruusluokkaa 150 000 sähköautoa vuonna 2030 mutta koko autokannan arvioidaan tuolloin olevan noin 3 miljoonaa. Taakka uhkaa kasautua dieseleille, jotka voivat käyttää vaikka 100-prosenttista biodieseliä.

Teknologiateollisuus ehdottaa, että Suomi asettaa taakanjaon hyväksymisen edellytykseksi liikenteen biopolttoaineiden sekoitusvelvoitteen jatkamista EU:ssa myös 2020 jälkeen. Näemme, että biopolttoaineen sekoitusvelvoitteen tulee jatkua vuoden 2020 jälkeen koko EU:ssa siten, että velvoite koskee liikennepolttoaineiden myyjiä EU-alueella. Lisäksi kansallisesti tulee tukea liikenteen sähköistymistä mm. verokannustimilla ja latausverkoston kehittämisellä.

Sekoitusvelvoitteen jatkaminen EU:ssa johtaa biopolttoaineiden jalostuskapasiteetin lisäämiseen EU-alueella, jolloin tarjonnan kasvaessa biodieselin hinnan nousupaineet lieventyvät.

Myös maankäytön muutoksista ja metsätaloudesta (LULUCF) aiheutuvien hiilinielujen ja päästöjen laskentasäännöt ovat vielä täsmentymättä, samoin kuin bioenergian kestävyysmäärittelyt. Näistä ei saa aiheutua lisätaakkaa päästövähennyksiin eikä riskiä biotalouden kehittymiselle.

Teknologiateollisuus yhtyy valtioneuvoston kantaan, että LULUCF-laskentasäännöt jatkoneuvotteluissa saataisiin sellaisiksi, että Suomi voisi hyödyntää 1,3 %:n joustot täysimääräisesti. Lisäksi Suomen tulisi käyttää hyväkseen kertaluonteinen 2 %:n päästöyksiköiden siirtomahdollisuus taakanjakosektorille. On tärkeää, että Suomi voi hyödyntää kaikki taakanjaon joustot.

Ilmastonmuutoksen hillintä vaatii maailmanlaajuisia toimenpiteitä. Tällä hetkellä maailman päästöistä noin 90 prosenttia syntyy EU:n ulkopuolella. Vuoteen 2030 mennessä osuuden arvioidaan kasvavan 95 prosentin tasolle. Pariisin ilmastosopimus ei vielä itsessään takaa tasapuolista globaalia toimintaympäristöä. Pariisin ilmastosopimus on kattava ja voi johtaa parhaimmillaan globaaliin hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Tavoitteen saavuttamiseksi EU:n on omalta osaltaan vaikutettava ilmastodiplomatian keinoin siihen, että sopimuksen ratifioineet maat myös sitoutuvat konkreettisiin päästöjen vähennystavoitteisiin ja päästöjä vähentäviin toimenpiteisiin EU:n jäsenmaita vastaavalla tavalla. EU:n ja Suomen yksipuoliset vähennystoimenpiteet johtavat pahimmillaan päästöjen maailmanlaajuiseen kasvamiseen tuotannon siirtyessä yhä enenevässä määrin EU:n ulkopuolisiin maihin.

Pariisin sopimuksen myötä voidaan edistää kansainvälisen hiilidioksidin hinnoittelumekanismin syntymistä. Maailmanlaajuinen päästöhinta toisi kansainväliseen kauppaan nykyistä tasapuolisemmat kilpailuolosuhteet globaalisti. Niin kauan, kun EU:n ulkopuolisilla talouksilla, kuten Kiina ja Yhdysvallat ei ole hiilidioksidikustannuksia, on EU:n ja Suomen torjuttava hiilivuotoa.

Teknologiateollisuus pitää tärkeänä, että Suomi ja EU aktiivisesti edistävät kansainvälisissä kauppaneuvotteluissa maailmanlaajuista hiilidioksidipäästöjen hinnoittelun käyttöönottoa. Hiilidioksididumppaus on saatava kuriin WTO-säännösten mukaisilla kansainvälisillä sanktioilla.

Helsingissä 18.10.2016

Sanna Rauhansalo, johtaja