Lapin kauppakamari
Lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle
22.9.2021

55-valmiuspaketti komission tiedonanto – Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta

Lapin kauppakamari kiittää mahdollisuudesta toimittaa kirjallinen asiantuntijalausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle valtioneuvoston selvityksestä “Valmiina 55:een”.

Lapin kauppakamari kannattaa Euroopan unionin ilmastotavoitteita ja vihreää siirtymää kohti hiilineutraaliutta. Siirtymä on iso kansainvälinen ponnistus, jossa toimenpiteiden minitaso tulisi olla vähintään Euroopan unionin tasolla sisämarkkinoiden toimivuuden takaamiseksi. Kansallisten tavoitteiden sijaan kaiken valmistelun tulisikin keskittyä Euroopan tason tavoitteiden täytäntöönpanoon vaikuttavuuden ja suomalaisten yritysten kilpailukyvyn takaamiseksi.

Euroopan unionin ilmastopaketin periaatteissa todetaan, että hiilineutraaliin yhteiskuntaan siirtyminen tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävällä tavalla, vaikuttavasti, luontokadon ehkäisy, digitalisaatio ja oikeudenmukaisuus huomioiden. Asetetut periaatteet ovat perustavanlaatuisia. Ilmastopaketin vaikutuksia elinkeinoelämään ei ole vielä kaikilta osin mahdollista arvioida. Toteutettavat toimenpiteet vaativat konkretisointia, selkeää viestintää ja tarkkaa vaikutusten arviointia.

Elinkeinot Lapissa

Lappi on Suomen viidenneksi suurin vientimaakunta, vuonna 2020 Lapin tavaraviennin arvo oli 3,4 miljardia euroa. Lapissa on investoitu ja investoidaan huomattavasti sekä metsäteollisuuteen ja puunjalostukseen että kaivos- ja metalliteollisuuteen. Vientialoilla on kasvumahdollisuuksia.

Lapin teollisten toimialojen liikevaihto oli yhteensä 9,5 miljardia euroa (2019), ja teolliset toimialat tuovat kaksi kolmasosaa yritysten yhteenlasketusta liikevaihdosta. Yksittäinen suurin toimiala Lapissa on metallien jalostus 4,6 miljardin euron liikevaihdolla. On tärkeä huomata, että Lapissa syntyy 36% koko Suomen metallienjalostuksen liikevaihdosta.

Metsäsektori Lapissa puolestaan muodostaa lähes 1,5 miljardin euron kokonaisuuden, josta noin miljardi tulee paperi- ja massateollisuudesta, vajaa 300 miljoonaa euroa metsätaloudesta ja noin 200 miljoonaa euroa puutuoteteollisuudesta. Kaivostoiminnan ja louhinnan kokonaisliikevaihto Lapissa on yli puoli miljardia euroa. Huomattavaa on, että Suomessa sekä metallimalmien louhinnan että kaivostoimintaa palvelevan toiminnan liikevaihdosta 47% syntyy Lapissa.

Lappi on Suomen kansainvälisen matkailun veturi yhdessä Helsingin kanssa. Ennen koronaa (2019) Lapissa rekisteröitiin yli 1,6 miljoonaa kansainvälistä yöpymistä. Lapin kansainvälinen matkailu nojaa lähes täysin lentoliikenteeseen. Vuonna 2019 Lappiin tuli 1,4 miljoonaa lentomatkustajaa, 1500 kansainvälisen reitin lentokonetta sekä 1300 tilauslentoa.

Lapilla on keskeinen logistinen asema niin Barentsin alueella, kuin koko arktisella alueellakin. Liikennemäärät Lapin maarajoilla ovat olleet tasaisessa kasvussa ja vuonna 2019 Lapin maarajat ylitti jo lähes 8 miljoonaa ajoneuvoa. Lapin raja-asemien osuus koko Suomen maarajaliikenteestä oli noin 70 %. Ulkomaan merikuljetusten rahtivolyymi oli Lapin satamissa (Kemi, Tornio) yhteensä yli 5 miljoonaa tonnia ja satamissa liikkui 825 ulkomaan liikenteen alusta.

Elinkeinojen näkymät tulevaisuuteen ovat positiivisia: maakunnassa on meneillään merkittäviä investointihankkeita (mm. Metsä Fibre), olemassa olevat kaivokset kehittävät toimintaansa ja uusien kaivoshankkeiden (mm. Sakatti, Suhanko, Hannukainen ja Rompas) selvitykset etenevät. Lisäksi matkailun elpyminen koronan jälkeen on käynnissä. Liikenteen sujuvuus ja kustannustaso ovat avainasemassa maakunnan tulevassa menestyksessä, ja erityisesti Lapin saavutettavuus on tärkeää.

Lapin kauppakamari toivoo, että alueiden erilaisuus huomioidaan EU:n ilmastopaketin arvioinnissa ja käytännön toteutuksessa. Lapin näkökulmasta painotamme tässä lausunnossamme erityisesti EU:n ilmastopaketin vaikutuksia meriliikenteeseen, tieliikenteeseen, vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraan ja lentoliikenteeseen.

Talvimerenkulku huomioitava meriliikenteen päästökaupassa

Paketissa esitetään meriliikenne sisällytettäväksi olemassa olevaan päästökauppajärjestelmään. Suomen meriliikenteessä käytetään pääasiassa jäävahvistettuja aluksia, joiden hiilidioksidipäästöt ovat muita aluksia korkeammat. Näin ollen tavarakuljetuksista tulee talviolosuhteista johtuen muuta Eurooppaa kalliimpia. On selvää, että päästökaupasta tulee aiheutumaan miljoonaluokan kustannusten lisäys.

EU:n ilmastopaketti ei ota huomioon talviolosuhteesta johtuvaa haittaa. Pyydämme että paketin osana Suomi pystyy tuomaan riittävän ajoissa esille ratkaisuehdotuksen unionin tasolla siitä, miten talvimerenkulku voitaisiin huomioida osana esitettyä mekanismia, jotta kustannuskilpailukyky muihin valtioihin nähden taataan.

Tieliikenteen päästökauppaan yritysvaikutusten arviointi

Tieliikenteen ja rakennusten päästökauppajärjestelmä esitetään käynnistettäväksi vuonna 2026. Tieliikenne tulee edelleen kuulumaan ainakin vuoteen 2030 saakka taakanjakosektoriin, jolle on samalla tavalla asetettu päästövähennystavoitteita. Tieliikenteessä on jo tehty monia erilaisia toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi. Euroopan unionin päästökauppajärjestelmä on tulossa niin pian, että budjettiriihessä sovittua perälautaa, eli mahdollista kansallista päästökauppajärjestelmää emme suosittele valmisteltavaksi.

Päästökauppajärjestelmän arviointi vaatii konkreettisempaa dataa logistiikkakustannusten noususta. Lisäksi pyydämme selvittämään koko paketin eri osien yhteisvaikutukset: miten esimerkiksi logistiikka-alaan vaikuttavat niin päästökauppajärjestelmä, taakanjakosektorin kiristykset, energiaverodirektiivi tai vahvemmat velvoitteet vaihtoehtoisista polttoaineista.

Lapin elinkeinoelämän näkökulmasta puhutaan erittäin raskaasta kuljetusjärjestelmästä: puuraaka-aine, malmit ja matkailijat kulkevat maakunnan sisällä pääasiassa kumipyörillä, metsä- ja kaivosteollisuudessa pääasiassa raskaalla kalustolla. Raskaan tavaran kuljetusmatkat voivat olla pitkiä. On hyvin tavanomaista, että esimerkiksi sahojen tukkipuun keruusäde on yli 200 kilometriä. Elinkeinoelämän kuljetuksissa Lapissa tullaan joka tapauksessa puhumaan pitkistä välimatkoista ja päästökaupan vaikutuksia arvioitaessa tämä tulee ottaa huomioon. Tieliikenteen ja rakentamisen päästökaupan suunniteltu myyntilupajärjestelmä on omiaan tuomaan kuljetusliikenteeseen uuden veroluonteisen kustannuserän, joka kurittaa pitkien välimatkojen kuljettajia kohtuuttomasti.

Polttoainekustannukset muodostavat jo nyt iso osan kuljetusyritysten kuluista. Päästökaupan nostaessa kuljetuskustannuksia on käytävä tarkka punninta siitä, missä kohtaa arvonlisäketjua vihreä siirtymä kustannetaan. Kustannusten tulee jakautua tasaisesti toimitusketjulle.

Raskaan liikenteen hiilidioksidipäästöihin vaikuttaa myös teiden huono kunto. Tieinfran investoinnit ja alemman tieverkon hyvä kunnossapito vaikuttavat suoraan päästöjen määrään. Huonolla tiellä kuljetaan hitaammin, joka aiheuttaa suuremman hiilipäästöjen kuorman. Taittamalla teiden kunnossapidon korjausvelka, Suomen valtio voi hyvin konkreettisella keinolla olla alentamassa tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä.

Liikenteen päästökaupassa, kuten EU:n ilmastopaketin kokonaisuudessakin, täytyy tarkastella toimialakohtaisia ja aluetaloudellisia vaikutuksia. Olemme huolissamme lappilaisten yritysten kilpailukyvystä, jos päästökaupan kustannuslisäys kohdistuu yksinomaan polttoaineen hintaan ja sitä kautta kumuloituu kustannettavaksi pitkien välimatkojen maakunnissa.

Vaihtoehtoiset polttoaineet ja jakeluinfra

Sähkö ei ole lähitulevaisuudessa vaihtoehto raskaan liikenteen käyttövoimaksi. Monitoimikoneet, metsäkoneet tai pyörökuormaajat tarvitsevat muita käyttövoimia. Biopohjainen diesel on hyvä ja todennäköinen vaihtoehto edelleen raskaaseen liikenteeseen. Kaasu on hyvä vaihtoehto jakeluautoihin ja paikallisliikenteeseen, mutta isoja kokonaispainoja (yli 76 tonnia) vetäviin ajoneuvoihin ei ole vielä kaasupohjaista moottoritekniikkaa olemassa. Alalla on jo nyt tehty paljon hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.

Liikenteen päästöissä uusiutuvien polttoaineiden kehitys, saatavuus ja hinta nousevat suureen rooliin. Uusiutuvan polttoaineen käyttöön voidaan luoda positiivisia kannustimia ja verohelpotuksia, jotka toimivat tehokkaina hiilidioksidipäästöjen alentajina.

Liikennevaliokunnan tulee kiinnittää erityistä huomiota vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraan, joka ei esimerkiksi Lapin osalta ole vielä riittävällä tasolla. Henkilöautoliikenteen sähkölatausmahdollisuudet voivat toteutua markkinaehtoisesti, mutta senkin osalta jakelupisteitä on vielä harvassa ja pikalatausmahdollisuuksia on vähän. Tieliikenteen käyttämän kaasun lähin tankkauspiste Lapista katsottuna on tällä hetkellä Oulussa. Kaasu- ja vetyinfran osalta on todennäköistä, että verkoston kehittämiseen tarvitaan myös yhteiskunnan panostuksia.

Lentoliikenteen päästökaupan kiristyksiä lykättävä

Lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjaosta on määrä luopua vuoteen 2027 mennessä. Lentoliikenteen päästökaupan kiristyksillä on suora liityntäpinta Lapin kansainväliseen matkailuun, koska Lapin matkailu nojaa lentoliikenteeseen ja kilpailukykyyn vaikuttavat muutokset on valmisteltava ja harkittava tarkkaan.

Lentoliikenteeseen liittyvissä ratkaisuissa Euroopan unionin taso on alin mahdollinen, jossa päätöksiä voidaan tehdä. Kansallisista ratkaisuista tulee pidättäytyä myös lentoliikenteen osalta.

Lentoliikenteen päästökaupan ilmaisten päästöoikeuksien määrän leikkaukset sekä fossiilisen polttoaineen veronkiritykset tulisi tehdä vasta kun fossiilisille polttoaineille on käyttökelpoisia vaihtoehtoja, näin ollen uudistukset tulisi lykätä toteutettavaksi vasta 2003-luvulla.

Lopuksi

Pohjoisen harvaan asutun maakunnan ja sen elinkeinoelämän näkökulmasta pyydämme, että liikenne- ja viestintävaliokunta, sekä eduskunta pakettia käsitellessään, huolellisesti perehtyy paketin vaikutuksiin elinkeinoelämän eri sektoreilla ja Suomen erilaisissa maakunnissa. Kansalliset ilmastotoimet ilmailussa, merenkulussa ja liikenteessä voivat dramaattisesti heikentää suomalaisten ja sitä myötä lappilaistenkin yritysten kilpailukykyä. Peräänkuulutamme huolellista ja vuorovaikutteista valmistelua, sekä kaikkien toimien osalta konkreettisten kustannusvaikutusten laskentaa.

Euroopan unionin rahoitusta ohjataan voimakkaasti vihreään siirtymään ja digitalisaatioon. Yritykset tarvitsevat yksityiskohtaista tietoa rahoitusmahdollisuuksista uusien innovaatioiden ja hiilineutraalien toimenpiteiden toteuttamiseksi.

Ilmastonmuutoksen toteutuminen vaatii myös panostuksia akkuteknologiaan ja –materiaaleihin. Akkujen vaatimia mineraaleja, kuten kobolttia, on mahdollista louhia Lapissa kestävällä ja ilmastoneutraalilla tavalla, kunhan huolehditaan sekä malminetsinnän että kaivostoiminnan lupa- ja käynnistysprosessien sujuvuudesta.

Myös komissio on nostanut ohjelmassaan esiin ammattitaitoisen työvoiman saatavuuden kysymykset. Koulutus, yritysten tukeminen ja riittävä informointi on keskeisessä asemassa vihreän siirtymän toteutumisessa.

Rovaniemellä 22.9.2021

Liisa Ansala
Toimitusjohtaja
Lapin kauppakamari

Lisätietoja: Toimitusjohtaja Liisa Ansala, liisa.ansala@chamber.fi, p. 044-5777514