18.10.2021

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 2018/842/EU sitovista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021—2030 ja Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi (taakanjakoasetus) muuttamisesta (U 55/2021 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 2018/842/EU sitovista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021—2030 ja Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi (taakanjakoasetus) muuttamisesta (U 55/2021 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Euroopan komissio antoi 14.7.2021 ehdotuksen EU:n taakanjakoasetuksen (2018/842/EU) muuttamisesta (KOM/2021/555 lopullinen). Ehdotus on osa FitFor55 EU:n ilmastopakettia. Komissio on antanut ehdotuksen taakanjakoasetuksen uudistamisesta siten, että taakanjakoasetus olisi linjassa vuodelle 2030 sovitun vähintään 55 %:n päästövähennystavoitteen saavuttamisen kanssa ja edistäisi vuoden 2050 hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamista.

Ehdotuksen taloudellisista vaikutuksista todetaan, että ehdotuksilla olisi monelta osin merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Arviot eri ehdotusten taloudellisista vaikutuksista ovat nykyisessä käsittelyvaiheessa kuitenkin monelta osin yleispiirteisiä ja täsmentyvät jatkovalmistelussa. SKAL pitää tärkeänä, että jatkovalmistelussa on käytettävissä riittävät vaikutusarvioinnit. Mikäli EU-tasolla niitä ei synny, SKAL edellyttää, että Suomi teettää ne.

EU-ilmastopaketin ehdotuksilla on useita ristikkäisvaikutuksia. SKAL edellyttää, että tulee kiinnittää huomiota lainsäädäntöehdotusten yhteisvaikutuksiin ja yhteensopivuuteen, erityisesti senkin vuoksi, kun on ehdotettu päästökaupan käyttöönottoa myös taakanjakosektorilla olevalle tieliikenteelle. Suomen kantoja tulee täydentää tarvittaessa, kun ehdotuksesta ja ilmastopaketin kokonaisvaikutuksista saadaan lisätietoja. Lisäksi SKAL toteaa, että ehdotuksia tulee arvioida erityisesti kansallisen edun näkökulmasta. Suomen tulee erityisesti pitää huolta siitä, ettei ilmastopaketti heikennä Suomen kilpailukykyä suhteessa muihin EU-maihin.

SKAL pitää lähtökohtana kaikissa Suomen EU:n ilmastopakettiin liittyvissä linjauksissa sitä, että Suomi varoo kilpailukyvyn menettämistä. Suomen syrjäinen sijainti ja pitkät kuljetusetäisyydet suhteessa päämarkkinoihin johtaa siihen, että liikenteen päästövähennystoimenpiteet vaikuttavat Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn enemmän kuin kilpailijamaihin.

SKAL haluaa muistuttaa, että kysymys ei ole pelkästään kuljetusalan yrityksistä vaan kaikkien suomalaisten yrityksien kilpailukyvystä. Kuljetuskustannusten osuus asiakasyritysten liikevaihdosta on kohonnut viiteen prosenttiin (4 % vuonna 2017). Suurimmat kustannuspaineet kohdistunevat lähitulevaisuudessa kuljetuskustannuksiin ja tuotevarastoihin sitoutuneisiin kustannuksiin.

SKAL pitää taakanjakosektorilla eri valtioille asetettuja erisuuruisia päästövähennystavoitteita ongelmallisina ja erityisesti Suomelle asetettua 50 %:n päästövähennysvelvoitetta liian suurena. SKAL katsoo, että jyvitysperusteena BKT/asukas ei ole kannatettava, vaan pitäisi huomioida esimerkiksi kustannustehokkuus.

SKAL edellyttää, että EU-lainsäädännössä tulee huomioida päästövähennysten kustannustehokkuus eri sektoreilla ja eri jäsenmaissa sekä mahdollistaa taakanjakosektorilla joustojen käyttö. SKAL pitää tarpeellisena, että ns. one-off joustokeinon tasoa olisi nostettava. SKAL pitää tärkeänä myös sitä, että taakanjaon sisällä kansallisesti päästövähennyksiä edellytetään tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja