# Valtioneuvoston kirjelmä U 60/2021 vp päästökaupasta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

20.10.2021

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

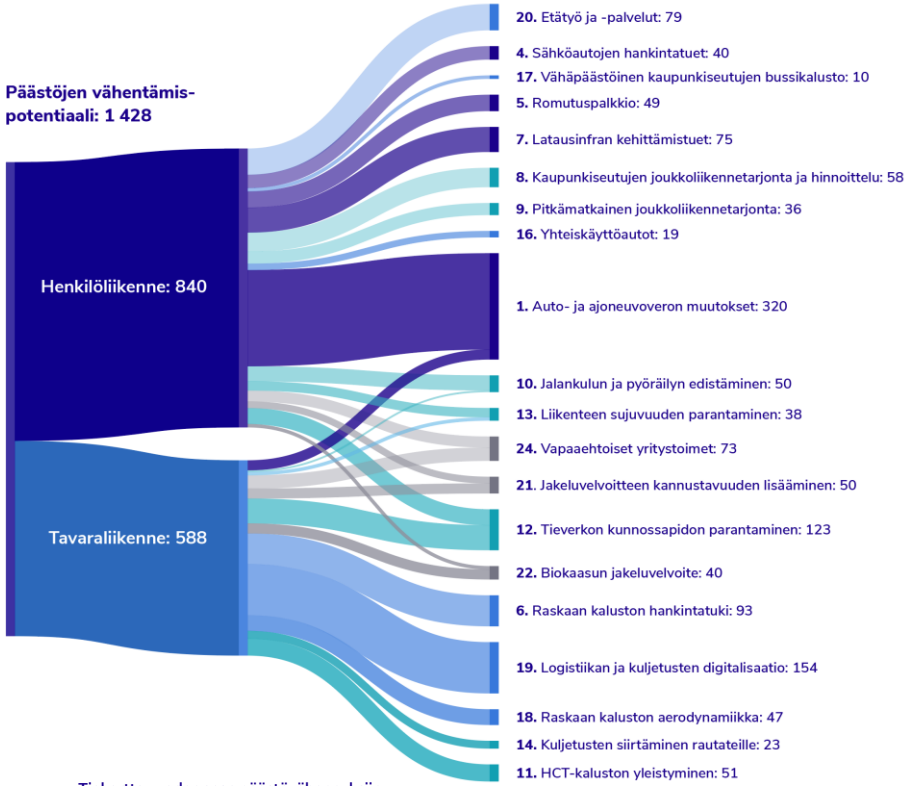
- **Euroopan komissio antoi 14.7.2021 ehdotuksen EU:n päästöoikeuksien kauppaa koskevan direktiivin muuttamisesta (COM (2021) 551 final)**
- **Ehdotus on osa FitFor55 EU:n ilmastopakettia**
- **SKAL pitää lähtökohtana kaikissa Suomen EU:n ilmastopakettiin liittyvissä linjauksissa sitä, että Suomi varoo kilpailukyvyn menettämistä**
- **Suomen syrjäinen sijainti ja pitkät kuljetusetäisyydet suhteessa päämarkkinoihin johtaa siihen, että liikenteen päästövähennys-toimenpiteet vaikuttavat Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn enemmän kuin kilpailijamaihin**
- **Kysymys ei ole pelkästään kuljetusalan yrityksistä vaan kaikkien suomalaisten yritysten kilpailukyvystä**

- **Kirjelmän mukaan rakennukset vastaavat tällä hetkellä EU-tasolla suoraan ja epäsuorasti 36 %:sta energiaan liittyvistä kasvihuonekaasupäästöistä ja tieliikenne aiheuttaa viidenneksen EU:n kasvihuonekaasupäästöistä**
- **EU komissio ehdottaa erillisen päästökauppajärjestelmän perustamista ja käyttöönottoa tieliikenteen päästöille sekä niille rakennusten lämmityksestä aiheutuville päästöille, jotka ovat aiemmin olleet päästökaupan ulkopuolella**

- **Jatkovalmistelussa tulee olla  käytettävissä riittävät vaikutusarvioinnit**
- **Mikäli EU-tasolla niitä ei synny, Suomen tulee teettää ne**
- **Lisäksi Suomen on jätettävä kannoissaan riittävästi varaumia sille, että kuljetuskustannuksia merkittävästi lisääviä muutoksia ei toteuteta osana lainsäädäntöehdotuksia**
- **EU-ilmastopaketin ehdotuksilla on useita ristikkäisvaikutuksia**
- **Lainsäädäntöehdotusten yhteisvaikutuksiin ja yhteensopivuuteen tulee kiinnittää huomiota**
- **Erityisen tärkeää yhteisvaikutusten selvittäminen on tieliikenteen ja rakennusten päästökaupan kohdalla senkin vuoksi, että nämä sektorit myös jatkossa säilyvät taakanjakosektorilla**

- **Liikenteen päästökauppa korottaa polttoaineen hintaa, lisäten erityisesti maanteiden tavaraliikenteessä Suomessa käytössä olevien isojen ja tehokkaiden kuljetusyksikköjemme kustannuksia**
- **Kun liikenteen päästöt on mahdollista puolittaa ilman päästökauppaa, Suomen on puolustettava koko kuljetusketjumme ja elinkeinoelämämme kilpailukykyä karsimalla liikenteen päästökauppa ilmastopaketin keinovalikoimasta**
- **Kansallisen päästökauppajärjestelmän luominen on keskeytettävä**
  - **Sillä olisi erityisen vahingollinen vaikutus Suomen kilpailukykyyn, riippumatta EU:n ilmastopaketin lopullisesta sisällöstä**
- **Seuraavassa kuviossa on kuvattu keinot, joilla liikenteen päästövähennystavoitteet vuoteen 2030 voidaan saavuttaa ilman polttoaineveron korotuksia tai liikenteen päästökauppaa (Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartta)**

# Toimialan tiekartta vuoden 2030 päästövähennyksiin




**Tiekartta vuoden 2030 päästövähennyksiin**
päästöjen vähenemä, 1 000 $CO_2$-ekv. tonnia vuodessa, vuoden 2030 tasolla

Liikenteen päästövähennys-tavoitteet voidaan saavuttaa ilman veronkorotuksia ja ilman liikenteen päästökauppaa

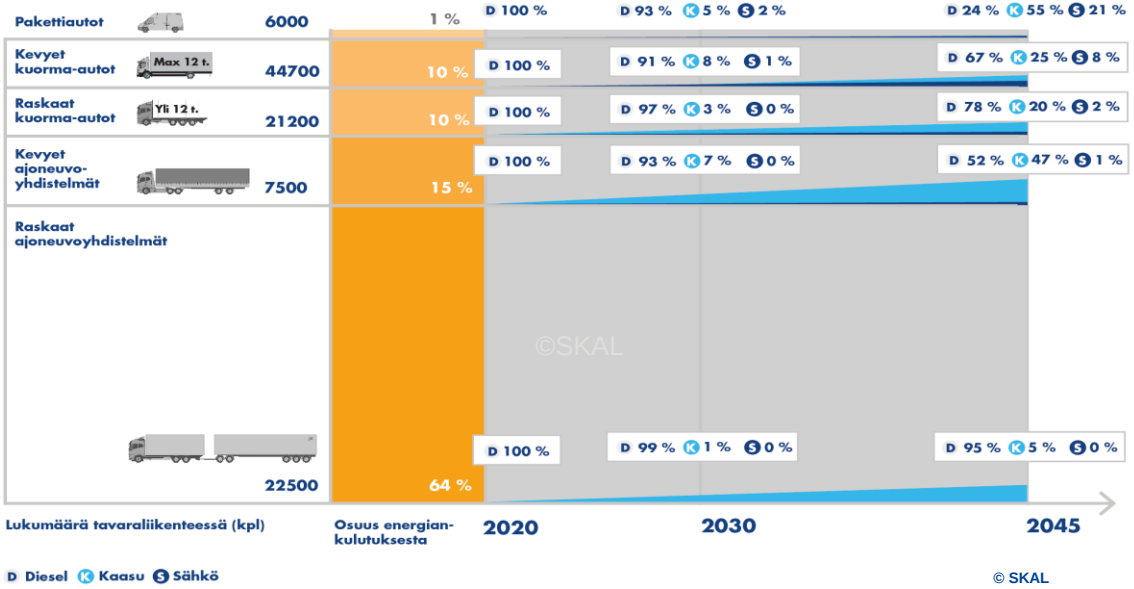
- **Komission esityksen vaikutusarviossa käytetään esimerkkinä päästöoikeuden hintatasoa 48 euroa, jolloin bensiinin hinta nousisi 11 snt/l ja dieselin 13 snt/l**
- **Päästökaupan vaikutuksiin liittyy huomattavaa epävarmuutta eikä päästöoikeuden hinnan kehitystä voida luotettavasti arvioida nykytiedoilla**
- **Hinta voi muodostua huomattavastikin edellä mainittua esimerkkiä suuremmaksi**
- **Jo 13 sentin nousu dieselin hintaan aiheuttaa 170 miljoonan euron lisäkustannuksen maanteiden tavaraliikenteelle**

- **Maanteiden tavaraliikenteessä on Suomessa noin 100 000 kuorma-autoa, joiden keski-ikä on yli kymmenen vuotta**
- **Kaluston uusiutuminen on hidasta, joten on selvää, että pääasiallinen käyttövoima on vielä 2030-luvulla yhä diesel**
- **Raskaimmissa ajoneuvoyhdistelmissä, jotka vastaavat 2/3 maanteiden tavaraliikenteen kokonaisenergiankulutuksesta, ei tällä hetkellä ole olemassa dieselille vaihtoehtoista käyttövoimaa**
- **Tämän vuoksi polttoaineen hinnalla ei kuorma-autoliikenteessä ole päästöjä vähentävää ohjaavaa vaikutusta, vaan hinnan nousu aiheuttaa ainoastaan lisäkustannuksia alan yrityksille**

# Käyttövoimien kehitys

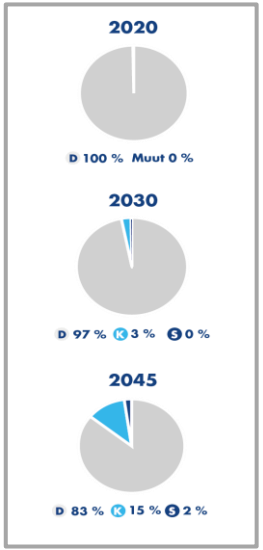
## ajoneuvotyypeittäin 2020-2045:

## Pääkäyttövoimana säilyy diesel vielä monta vuosikymmentä!




© SKAL

**YHTEENVETO:**
**Tavaraliikenteen energiankulutus**




*Lähteet: SKAL asiantuntijapalveluiden tuottamassa laskelmassa on huomioitu nykyinen ajoneuvokanta tavara-liikenteessä, kaluston keskimääräinen elinkaari, yritysten arvoidut kokonaisinvestoinnit kalustotyypeittäin ja käyttö-voimittain sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien arvioitu jakelun kehittyminen ja niitä hyödyntävän kaluston saatavuus.*

- **Päästökaupan vaikutuksia erityisesti raskaan kaluston osalta tulee arvioida erikseen**
- **Siinä missä henkilöautokanta Euroopassa alkaa sähköistyä, ei vastaavaa kehitystä ole vielä näköpiirissä Suomessa käytössä olevien raskaiden ajoneuvoyhdistelmien osalta**
- **Tämä tosiasia tarkoittaa sitä, että liikenteen päästökauppa ei ole toimiva keino vaikuttaa maanteiden tavaraliikenteen päästöihin**

- **Vaikka esitykseen kytkeytyvää ilmastotoimien sosiaalirahastoa käsitellään erillisessä U-kirjeessä, SKAL esittää, että Suomi suhtautuu kriittisesti rahaston perustamiseen**
- **Tieliikenteen päästökaupasta saatavat huutokauppatulot tulee hyödyntää jäsenvaltion omissa ilmastotoimissa ja osoittaa ne erityisesti tiestön kunnon parantamisen avulla päästöjä vähentäviin toimenpiteisiin**

SKAL