5.11.2021

Talousvaliokunnalle

Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin, markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen) (U 60/2021 vp)

Eduskunnan talousvaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin, markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvaranto-päätöksen muuttaminen) (U 60/2021 vp). Valiokunta on pyytänyt kirjallista asiantuntijalausuntoa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä, joka esittää lausuntonaan seuraavaa.

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 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.

Kirjelmän mukaan rakennukset vastaavat tällä hetkellä EU-tasolla suoraan ja epäsuorasti 36 %:sta energiaan liittyvistä kasvihuonekaasupäästöistä ja tieliikenne aiheuttaa viidenneksen EU:n kasvihuonekaasupäästöistä ja sen päästöt ovat viime vuosina kasvaneet. Molemmilla toimialoilla on komission mukaan suuri kustannustehokas päästövähennyspotentiaali. Tähän arvioon nojaten sekä EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi komissio ehdottaa erillisen päästökauppajärjestelmän perustamista ja käyttöönottoa tieliikenteen päästöille sekä niille rakennusten lämmityksestä aiheutuville päästöille, jotka ovat aiemmin olleet päästökaupan ulkopuolella.

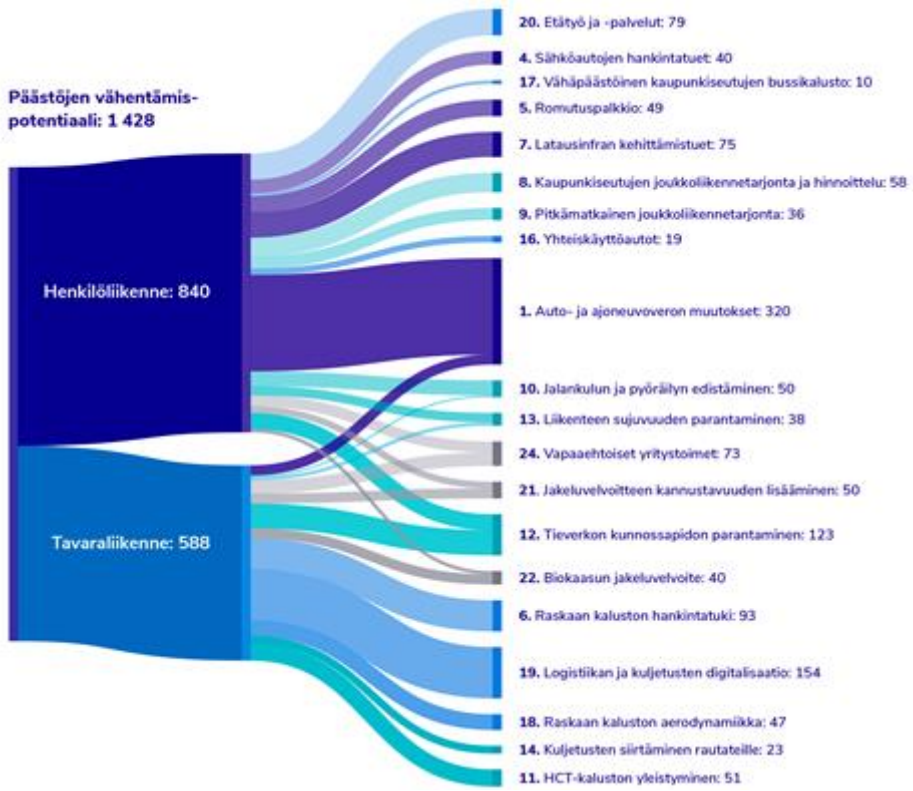
Kuten kirjelmässä todetaan, komission arvio ei luo kattavaa eikä tarkkaa kuvaa uuden päästökaupan kustannus- ja päästövähennysvaikutuksista etenkään jäsenvaltioiden tasolla. Eri ohjauskeinojen, mukaan lukien kotimaan toimet, kokonaisvaikutukset tieliikenteen päästövähennyksiin sekä niistä aiheutuviin kustannuksiin yrityksille edellyttävät vielä tarkempaa arviointia.

SKAL pitää tärkeänä, että jatkovalmistelussa on käytettävissä riittävät vaikutusarvioinnit. Mikäli EU-tasolla niitä ei synny, SKAL edellyttää, että Suomi 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. SKAL edellyttää, että tulee kiinnittää huomiota lainsäädäntöehdotusten yhteisvaikutuksiin ja yhteensopivuuteen. Erityisen tärkeää yhteisvaikutusten selvittäminen on tieliikenteen ja rakennusten päästökaupan kohdalla senkin vuoksi, että nämä sektorit myös jatkossa säilyvät taakanjakosektorilla. Suomen kantoja tulee täydentää tarvittaessa, kun ehdotuksesta ja ilmastopaketin kokonaisvaikutuksista saadaan lisätietoja. Lisäksi SKAL toteaa, että ehdotuksia tulee arvioida kansallisen edun näkökulmasta. Suomen tulee erityisesti pitää huolta siitä, ettei ilmastopaketti heikennä Suomen kilpailukykyä suhteessa muihin EU-maihin.

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.

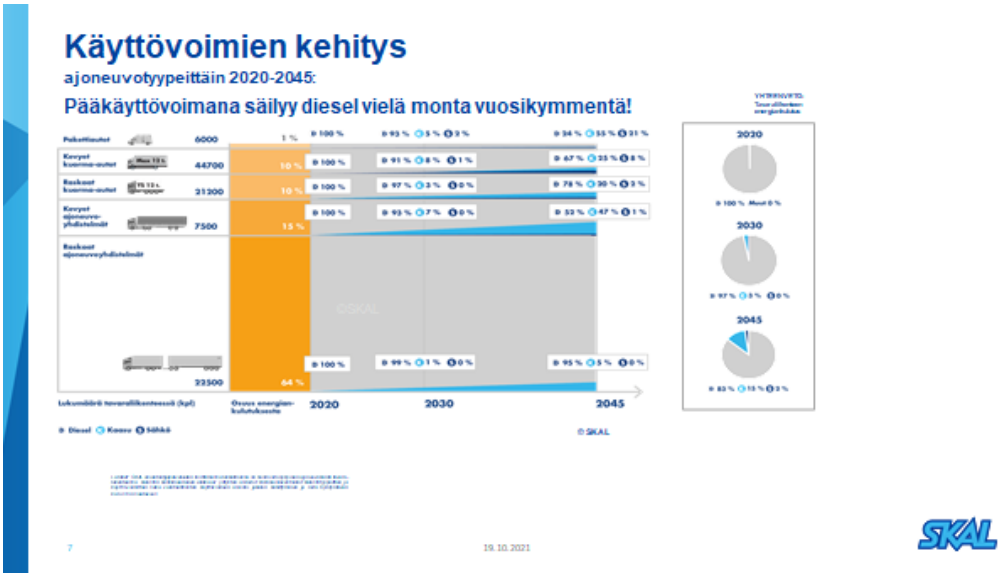
Oheisessa kuviossa on kuvattu ne keinot, joilla liikenteen päästövähennystavoitteet vuoteen 2030 voidaan saavuttaa ilman polttoaineveron korotuksia tai liikenteen päästökauppaa.



Tärkeää on myös keskeyttää kansallisen päästökauppajärjestelmän luominen, jolla olisi erityisen vahingollinen vaikutus Suomen kilpailukykyyn, riippumatta EU:n ilmastopaketin lopullisesta sisällöstä.

Komission esityksen vaikutusarviossa käytetään esimerkkinä päästöoikeuden hintatasoa 48 euroa, jolloin bensiinin hinta nousisi 11 snt/l ja dieselin 13 snt/l. Päästöoikeuden hinnan kehitystä ei voida luotettavasti arvioida nykytiedoilla ja hinta voi muodostua huomattavastikin edellä mainittua esimerkkiä suuremmaksi. SKAL huomauttaa, että jo 13 sentin nousu dieselin hintaan aiheuttaa 170 miljoonan euron lisäkustannuksen maanteiden tavaraliikenteelle. On myös syytä huomata, että päästökaupan vaikutuksiin liittyy huomattavaa epävarmuutta ja hintavaikutus voi olla huomattavasti suurempikin.

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.



SKAL edellyttää, että päästökaupan vaikutuksia erityisesti raskaan kaluston osalta arvioidaan erikseen. On syytä huomata, että 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.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja