Anna Mäkelä
11.11.2021

Oy Teboil Ab:n lausunto EU:n laajuista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta U-kirjeestä

Oy Teboil Ab on Suomen toiseksi suurin polttoaineen jakelija. Toimitamme suomalaisille kuluttajille ja yrityksille kahden miljardin euron edestä polttoaineita joka vuosi. Tieliikenteen veronkantajana ja kuljetusenergian kauppiaana työskentelemme päivittäin sekä henkilö- että raskaan liikenteen; ihmisten ja tavaroiden liikkumisen parissa. Meidän asiakkaidemme eli kansalaisten, kuljetusalan yritysten ja teollisuuden näkökulmasta liikenteen päästökauppa on polttoaineveron kaltainen kustannus, joka tulee olemassaolevan veron ja muiden kustannusten päälle. Polttoaineenjakelijoilta se edellyttää hallinnollisia muutoksia, mutta kustannusvaikutukset siirtyvät pumppuhintaan kuten veronkorotustenkin yhteydessä.

Valtioneuvoston U-kirjeessä todetaan, että komission vaikutusarvioinneissa ei käsitellä polttoaineen hinnannousun yritysvaikutuksia logistiikkakustannusten kasvun näkökulmasta eikä vaikutuksia joukkoliikenteeseen eikä sen käyttäjiin. Oy Teboil Ab yhtyykin tässä valtioneuvoston käsitykseen ja toteaa lisäksi, että myöskään taloudellisia vaikutuksia kuluttajiin eli kansalaisiin tai kansantalouteen ei ole tehty sillä pieteetillä, jota tämänkokoisten muutosten yhteydessä voisi hyvän hallinnon nimessä pitää kohtuullisena. Samoin hallinnolliset kustannukset on arvioitu pintapuolisesti ja huomattavan optimistisesti.

Suomen kansalliset erityispiirteet tulee ottaa huomioon

Oy Teboil Ab toteaa, että sisämarkkinoiden laajuinen päästökauppa on yrityksille ja maamme kilpailukyvylle tasapuolisempi ja kansallismielisempi vaihtoehto kuin yhtaikaisesti valmistelussa ollut kansallinen tieliikenteen päästökauppa. On kuitenkin todettava, että Suomi on maantieteellisesti edelleen harvaanasuttu kylmä saari Euroopan reunalla ja suomalaiset yritykset takamatkalla kilpailijamaihin nähden: etäisyydet ovat pitkät, logistiikkakustannukset ovat verrokkimaita korkeammat, ja lisäksi tieliikenteen verotus on 40% korkeampi kuin esimerkiksi Ruotsissa. Tämä kaikki ei voi olla vaikuttamatta suomalaisten yritysten kilpailukykyyn. Suurena suomalaisena yhteisöveron nettomaksajana toivomme, että maamme erityispiirteitä pidetään esillä, niitä puolustetaan ja tarvittaessa kansallisesti kompensoidaan, mikäli päästökaupan taloudelliset seuraukset maamme kilpailukyvylle vaikuttavat kestämättömiltä.

Komission arvioissa käytetään päästöoikeuden hintana 48 €/tCO2, joka tarkoittaisi bensiinin hintaan 11 snt/l lisää ja dieseliin 13 snt/l. Näillä vaikutusarvioilla päästökauppa nostaisi tieliikenteen kustannuksia vuodesta 2026 alkaen noin 460 miljoonalla eurolla (+alv), dieselin hinta nousisi 320 miljoonaa euroa (+alv) ja bensan 140 miljoonaa euroa (+alv). Komission vaikutusarvioissa käyttämä päästöoikeuden hinta on alempi kuin EU:n yleisessä päästökaupassa ja todellisuudessa kustannukset voivat olla huomattavasti suuremmat. Todettakoon, että esimerkiksi SKAL ry:n laskelmien mukaan 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.

Kustannus- ja vaikutusarvioinnit ovat välttämättömiä

Komission ehdotuksilla on toteutuessaan merkittäviä kustannusvaikutuksia liikenteeseen ja logistiikkaan. Yhdymmekin siis muiden elinkeinoelämän toimijoiden toiveisiin siitä, että päätöksenteon mahdollistamiseksi maamme päättäjille tuotettaisiin kansallisesti koko paketin yhteisvaikutukset huomioivat vaikutusarviot ja tieliikenteen kohdalla erityisesti päästökauppadirektiivin ja energiaverodirektiivin yhteisvaikutusten arvio. Kannatamme myös SKAL ry:n ehdotusta siitä, että päästökaupan vaikutuksia erityisesti raskaan kaluston osalta arvioidaan erikseen. Kuten edellä on kuvattu, raskas liikenne on avainasemassa vientiteollisuudessa. Lisäksi todettakoon, että raskaimmissa ajoneuvoyhdistelmissä ei tällä hetkellä ole olemassa dieselille vaihtoehtoista käyttövoimaa ja siten polttoaineen hinnalla ei ole päästöjä vähentävää ohjaavaa vaikutusta, vaan päästökaupasta aiheutuva hinnan nousu aiheuttaa ainoastaan lisäkustannuksia alan yrityksille.

Kansallisina erityispiirteinä voidaan nostaa esiin myös se, että henkilöautojen käytölle ei harvaan asutussa, maaseutumaisessa valtakunnassamme ole kaikkialla vaihtoehtoa. Todettakoon myös, että mikäli polttoaineen kustannukset nousevat korkeiksi ja kysyntä vähenee, syrjäseudulla sijaitsevat huoltoasemat saattavat muuttua tappiollisiksi. Teboilin huoltoasemakauppiaat ovat yksityisyrittäjiä, jotka joutuvat tekemään ratkaisunsa liiketoimintansa jatkamisesta markkinatalouden ehdoilla. Huoltovarmuuden ja maaseutujen elinvoiman kannalta ei liene toivottavaa, että alueiden välille syntyy entistä suurempia eroja polttoaineen saatavuudessa.

Mikäli päästökauppa toteutetaan, tulee Energiavirastolle taata riittävät resurssit sen toteuttamiseen. U-kirjeessä on erikseen mainittu, että muutos koskee polttoaineenjakelijoita, joita on Suomessa viisi. Hyvän hallinnon periaatteen mukaisesti ja toimijoiden tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi voinee ajatella, että asiaa käsiteltäessä eduskunnassa olisi jatkossa hygieenistä kutsua automaattisesti kuultavaksi kaikki polttoainejakelijat.