AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

AKL AUTOALAN KESKUSLIITTO

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

15.11.2021

Asia: U 61/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta ilmastotoimia koskevan sosiaalirahaston perustamisesta

Autoalan Keskusliiton ja Autotuojat ja -teollisuus ry:n lausunto U-kirjelmästä, joka koskee komission ehdotusta ilmastotoimien sosiaalirahastosta

Päästökaupan vaikutukset liikkumisen kustannuksiin ovat huomattavat

Osana päästöjen vähentämistä koskevaa 55-valmiuspakettia komissio on ehdottanut tieliikenteelle ja rakennusten lämmitykselle sovellettavaa päästökauppaa. Päästökaupasta aiheutuisi kotitalouksille, yrityksille ja organisaatioille välillisiä ja välittömiä kustannuksia. Päästökaupan on komission laatimassa vaikutusten arvioinnissa ennakoitu nostavan alkuvaiheessa fossiilisten polttoaineiden hintaa 11–13 sentillä litralta. Hintavaikutusarvio perustuu EU:n päästökaupan hintatasoon 48 euroa tonnilta. Hiilen hinta on päästökaupassa noussut tänä vuonna jo yli 60 euroon tonnilta. Monissa lähteissä tieliikenteen päästökaupan hintavaikutuksen on vuosikymmenen lopulla arvioitu olevan selvästi komission esityksessä olevaa vaikutusarviota suurempi.

Sosiaalirahaston tavoitteena on tasoittaa päästökaupan laajenemisesta tieliikennesektorille ja rakennusten lämmitykseen aiheutuvien kustannusvaikutusten epätasaisen kohdentumisen kielteisiä vaikutuksia ja vahvistaa lainsäädännön sosiaalista oikeudenmukaisuutta. Komission esityksen mukaisesti osa tieliikenteen ja rakennusten päästökaupan tuloista jäisi EU:n budjettiin, osa kohdennettaisiin innovaatiorahastoon, osa uuteen perustettavaan sosiaalirahastoon ja osa palautuisi jäsenmaille.

Tieliikenteelle ja rakentamiselle ehdotettu päästökauppa olisi luonteeltaan täysin erilainen kuin nykyinen teollisuuden päästökauppa, jossa päästöoikeuksia ostavat ne toimijat, joiden toiminnasta syntyy kasvihuonekaasupäästöjä. Tieliikenteelle ja rakentamiselle ehdotettu päästökauppa olisi luonteeltaan suppeampi myyntilupajärjestelmä, joka perustuisi polttoaineiden jakelijoiden ostamiin päästöoikeuksiin ja muistuttaisi luonteeltaan lähinnä veroluonteista kustannuserää. Sen vaikutukset ovat kuitenkin heikommin ennakoitavissa, sillä veroluonteisista maksuista poiketen mekanismin hintavaikutusten arviointi ennalta on haastavaa.

On epävarmaa, toimisivatko komission ehdotuksen mukainen nykyisestä päästökaupasta lainattu markkinavakausmekanismi ja ehdotettu hiilen liiallisen hinnannousun estävä päästöoikeuksien määrää lisäävä mekanismi tehokkaasti myyntilupajärjestelmän kaltaisessa jakelijoiden harjoittamassa päästökaupassa. Näiden mekanismien toiminta olisi selvitettävä huolellisesti ennen kuin muodostetaan kanta tieliikenteen päästökaupan käynnistämisestä.

Lisäksi on huomattava, että tieliikenne kuuluisi myös jatkossa taakanjakosektorin soveltamisalaan, joten sitä säänneltäisiin tulevaisuudessa sekä päästökaupan että taakanjakosektorille kohdistettavien kansallisten toimien ja liikenteen verotuksen kautta. Päästökaupassa hinnanmuodostumisen ongelmana on, että eri maille on asetettu hyvin erisuuruiset tavoitteet taakanjakosektorin päästövähennyksille. Tieliikenteen säilyttäminen taakanjakosektorilla vaikuttaisi todennäköisesti ehdotetun päästö-

kaupan huutokauppamekanismiin ja hinnanmuodostukseen. Päästökaupan mekanismien kannalta olisi perusteltua, että liikenteen ja rakennusten lämmityksen sektorit irrotettaisiin samalla taakanjakosektorilta, jolloin niitä koskevat päästötavoitteet muuttuisivat EU:n laajuisiksi.

Sosiaalirahastosta tulisi pääomaltaan merkittävä rahasto

Tieliikenteen ja rakennusten päästökauppa on erittäin mittava hinnoittelutoimenpide, jolla on arvioitu kerättävän vuosittain noin 47 miljardin euron tulot. Tämä on noin kaksinkertainen summa nykyiseen päästökauppajärjestelmään verrattuna. Tieliikenteen ja rakennusten päästökauppa vaikuttaisi näin ollen huomattavasti sekä liikkumis- ja kuljetuskustannuksiin että jäsenmaiden väliseen tulonjakoon.

Vuosina 2025–2032 toimivan sosiaalirahaston koko olisi noin 72 miljardia euroa. Rahaston koko vastaisi 25 prosenttia tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästökaupan ennakoidusta tuotosta. Koska rahaston toiminta alkaisi kuitenkin jo ennen uuden päästökaupan toiminnan aloitusta, varat sosiaalirahastoon jouduttaisiin ohjaamaan aluksi budjettivaroista. Kyse on tässäkin mielessä suuresta tulonsiirtomekanismista.

Sosiaalirahaston varoja jaettaisiin komission ehdotuksen mukaisesti keskimääräistä alemman tulotason jäsenvaltioihin, joissa maaseudulla asuvien asukkaiden tulotaso on merkittävästi kaupunkiseuduilla asuvia heikompi. Suomessa tulotaso on EU-vertailussa suhteellisen korkea ja tuloerot maaseudun ja kaupunkien välillä pieniä, joten Suomen saanto rahastosta jää matalaksi. Suomen enimmäissaanto rahastosta olisi ehdotuksen mukaan noin 400 milj. euroa eli 0,54 prosenttia rahaston koosta. Suurimmat sosiaalirahaston palausten saajat olisivat Puola (17,6 %), Ranska (11,2 %), Italia (10,8 %) ja Espanja (10,5 %). Euromääräisesti Suomelle kertyisi arviolta 840 miljoonan euron nettomaksu sosiaalirahastosta.

Sosiaalirahaston käyttökohteet eivät sallisi päästökaupan vaikutusten kompensointia yrityksille

Komission ehdotuksessa sosiaalirahaston varoaja voitaisiin käyttää haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien ja mikroyritysten kasvaneiden kustannusten kompensoimiseen. Haavoittuvia kotitalouksia olisivat energiaköyhyydestä kärsivät kotitaloudet, joihin kohdistuu erityisesti rakennusten sisällyttämisestä päästökauppaan aiheutuvia hintavaikutuksia ja joilla ei ole varaa uusia rakennusten lämmitysjärjestelmää tai tehdä energiatehokkuusinvestointeja.

Haavoittuvassa asemassa olevilla tieliikenteen käyttäjiä olisivat ne taloudet, joiden liikennekustannukset kasvaisivat merkittävästi päästökaupan seurauksena ja joilla ei ole varaa ostaa päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja tai mahdollisuutta siirtyä julkiseen liikenteeseen. Valtioneuvoston U-kirjelmässä viitataan myös liikenneköyhyyteen, jossa kotitaloudella ei ole mahdollisuutta liikkua päivittäisiä matkojaan kohtuullisella vaivalla, kohtuullisilla kustannuksilla ja kohtuullisessa ajassa. Liikenneköyhyys on lamauttavaa ja saattaa estää esimerkiksi työssäkäynnin tai yksilölle tärkeän vapaa-ajan harrastamisen tai vierailumatkojen tekemisen.

Suomen kannalta rahaston varojen jaon kriteerit ovat epäoikeudenmukaiset, koska päästökaupan vaikutus liikkumisen kustannuksiin olisi suurin maaseudulla ja kaupunkiseutujen kehysalueilla. Liikenteen päästökaupan tapaisen hinnoittelumekanismin voidaan arvioida lisäävän alueellisia tuloeroja. Kehityksen estäminen edellyttäisi hienojakoista kompensaatiomallia, jonka toteuttaminen ei olisi täysin ongelmatonta.

Sosiaalirahaston varoja ei voitaisi komission esityksen mukaan käyttää kompensoimaan kustannusten kasvun vaikutuksia laajemmin elinkeinoelämälle tai kuljetusintensiivisille toimialoille. Päästökaupan vaikutuksia elinkeinoelämälle ei ole tieliikenteen päästökauppaa koskevassa tausta-aineistossa kokonaisuutena arvioitu kattavasti. Päästökaupalla on sekä alueellisia että toimialakohtaisia yritysvaikutuksia. Teollisuuden eri toimialojen ja rakentamisen lisäksi hinnoittelulla on suuri merkitys kaupan sekto-

rille ja palvelusektorille. Monilla tuotteilla on monipolvinen alihankintaketju, jossa kuljetuskustannuksilla on suuri merkitys. Lähtökohtana ei voi olla se, että vientiteollisuuden toimialat ja kotimainen kaupan sektori siirtäisivät kustannusten nousun hintoihin, sillä se söisi merkittävästi vientiteollisuuden kilpailukykyä suhteessa kilpailijamaihin ja alempien logistiikkakustannusten sijaintikohteisiin nähden.

Rahasto edellyttäisi lisäksi komission ehdotuksen mukaan 50 %:n kansallista osarahoitusta, joka komission ehdotuksessa rahoitettaisiin jäsenvaltioille tuloutuvista päästökaupan huutokauppatuloista.

Valtioneuvoston kriittinen kanta on perusteltu

Näkemyksemme mukaan valtioneuvoston kriittinen kanta ilmastotoimien sosiaalirahastosta on perusteltu. EU:n budjetin omien varojen käyttäminen sosiaalirahaston rahoittamiseen olisi askel EU:n tulonjakomallien uudelleen asemointiin Suomen kannalta epäedulliseen suuntaan. Suomen on lähivuosien aikana investoitava merkittävästi latausinfran ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseen sekä autokannan uudistumista ja sähköistymistä nopeuttavien toimien toteuttamiseen. Mikäli liikenteestä kerättäisiin lisätuloja päästökaupalla, päästökaupasta kerättävät tulot tulisi ohjata latausja jakeluinfran kehittämiseen ja autokannan uudistamiseen, jotta fossiilisista polttoaineista voitaisiin siirtyä nopeutetusti hiilineutraaleihin energiamuotoihin. Mikäli tieliikenteen päästökauppa toteutettaisiin, se tulot tulisi kohdentaa kansallisesti päästövähennysten toteuttamiseen ja kunkin jäsenvaltion tulisi itsenäisesti ilman sosiaalirahastoa kompensoida päästökaupasta keräämillään tuloilla kotitalouksille sosiaalisesti epäoikeudenmukaisesti kohdentuvia vaikutuksia ja yritysten kilpailukyvyn heikkenemisen vaikutuksia.

Suomen tulisi myös esittää liikennesektorin irrottamista taakanjakosektorin sääntelystä, mikäli päästökauppa laajennettaisiin tieliikenteeseen. Kantaa tieliikenteen päästökaupasta ei ole vielä perusteltua muodostaa, sillä tieliikenteen päästökaupan vaikutuksia ei ole komission esityksessä kattavasti – erityisesti yhteisvaikutuksia muiden 55-valmiuspaketin hinnoitteluun vaikuttavien toimien kanssa ei ole arvioitu riittävällä tarkkuudella. Ehdotettu mekanismi myyntilupajärjestelmään perustuvana vain etäisesti päästökauppaa muistuttavana järjestelmänä on lähempänä polttoaineveron luonteista EU-laajuista maksua. Kokonaisuutena tieliikenteen päästökaupan tarve on eri maissa erilainen, koska taakanjakosektorin maakohtaisen tavoiteasetannan takia tarve päästövähennyksille on erilainen.

Myös valtioneuvoston huomio siitä, että asetusehdotus siirtäisi komissiolle säädösvaltaa antamalla komissiolle oikeuden laatia delegoituja säädöksiä asetuksen täydentämiseksi, on huolta herättävä. Sosiaalirahastoa koskevassa päätöksenteossa EU-neuvoston roolin tulisi olla vahva.

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija
Tieliikenteen Tietokeskus