25.9.2023

Keskuskauppakamarin lausunto Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

U 40/2023 vp: Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kuljetuspalveluiden kasvihuonekaasupäästöjen laskemiselle

Keskuskauppakamari kannattaa komission antamaan esitystä, sillä se parantaa liikenne- ja kuljetuspalvelujen vertailtavuutta ja läpinäkyvyyttä ja voi edesauttaa vähentämään päästöjä. On tärkeää huomata, että esitys koskee sekä kuljetus- että liikennepalveluja (ts. tavara- ja henkilöliikenne), vaikka U-kirjeessä paikoin viitataan vain kuljetuspalveluihin. Keskuskauppakamari kiinnittää tässä lausunnossaan huomiota ennen kaikkea asetuksen sovellettavuuteen ja pohjatietoihin.

Sovellettavuus: Vaikka asetusluonnos ei lähtökohtaisesti luo uutta laskenta- tai raportointivelvollisuutta, tulee asetus noudatettavaksi, jos päästöjä lasketaan ja raportoidaan kolmannelle osapuolelle. EU:ssa on vahvistettu ja/tai vireillä erilaisia vastuullisuuteen liittyviä lakialoitteita, jotka edellyttävät päästöjen laskentaa sekä oman toiminnan että arvoketjun osalta. Tällaisia ovat mm. kestävyysraportointidirektiivi CSRD ja finanssipuolen SFDR. Näissä molemmissa velvoitetaan yrityksiä raportoimaan scope 1, 2 ja 3 päästöt. Vaikka ko. lakialoitteet eivät soveltuisi suoraan logistiikkayrityksiin, tulevat velvoitteet välillisesti myös logistiikkayritysten harteille, kun ne ovat osallisina soveltamisalan piirissä olevien yritysten arvoketjuissa. Muusta sääntelystä johtuen U-kirjeessä käsitelty viitekehys ja sen mukainen laskenta tulee siis pikkuhiljaa pakolliseksi. Suomalaisten logistiikkayritysten kannalta tämä on iso muutos, kun U-kirjeessä mainitun selvityksen mukaan 68 % kuljetusyrityksistä ei kerää/raportoi päästötietoja.

Kuten U-kirjeessä todetaan, on tärkeää, että ehdotuksen jatkovalmistelussa varmistetaan ehdotuksen yhteensopivuus ja johdonmukaisuus muun unionin lainsäädännön ja säädäntöehdotusten kanssa sekä kiinnitetään huomiota jo kerättävän tiedon hyödyntämiseen hallinnollisen taakan vähentämiseksi. Haluamme kiinnittää huomiota myös siihen, että lainsäädäntö perustuu kansainväliseen standardiin, joka on saatavilla vain maksua vastaan. Asetuksen soveltamisalan piiriin kuuluville standardi tulisi olla maksuton.

Toissijaisten tietojen käyttö: Asetusehdotuksessa ns. toissijaisen tiedon käyttömahdollisuutta ei ole määritelty riittävällä ja yksiselitteisellä tavalla, ts. siinä ei kuvata missä tilanteessa toissijaisen tiedon käyttäminen on hyväksyttävää. Toissijaisten laskenta-arvojen käytön mahdollisuus on tärkeää, sillä kaikissa tapauksissa ei ole mahdollista kerätä tietoa päästöistä kuljetustapahtumakohtaisesti. Suomessa käytettävät ajoneuvoyhdistelmät eroavat mitoiltaan, massoiltaan ja käyttötavoiltaan huomattavasti Keski-Euroopassa käytössä olevasta vastaavasta kalustosta, ja saman kalustotyypin päästöt ovat tonnikilometriä kohti laskettuna suomalaisella kalustolla huomattavasti pienemmät kuin Keski-Euroopan olosuhteissa. Lisäksi vertailtavuuteen vaikuttaa maiden erot mm. sähköntuotannon päästöissä, jolloin taas keskimääräiset laskenta-arvot voivat johtaa suomalaiskuljetusten osalta todellista suurempiin päästölukemiin.

Lisätietoja: Piia Karjalainen, johtava asiantuntija, liikenne ja elinkeinopolitiikka, Keskuskauppakamari
050 435 5604, piia.karjalainen@chamber.fi