Talousvaliokunta
Eduskunta
TaV@eduskunta.fi

Lausunto hallituksen esityksestä laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta HE 119/2024 vp

Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKAL kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta.

Kokonaisuutena lakiestys vastaa niitä näkemyksiämme, joita esitimme jo polttoainejakelun päästökaupan arviomuistion lausuntovaiheessa sekä työ- ja elinkeinoministeriö lausuntokierroksella. Lausuntomme arviomuistioon löytyy: https://skal.fi/tiedotteet/arviomuistio-paastokauppadirektiivin-toimeenpanosta-uusi-eun-fossiilisten-polttoaineiden-jakelua-koskeva-paastokauppa/

Yleiset huomiot

Itse fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppajärjestelmä on monilta osin samanlainen kuin yleisessä päästökaupassa. Järjestelmä on tarkkaan säädelty EU-direktiivillä ja sitä tarkentavalla komission lainsäädännöllä. Tähän SKALilla ei ole siksi kommentoitavaa.

Päästökaupan markkinamekanismi ei kuitenkaan ole täysin aito, koska vuosina 2027–2030 hiilen hinnan ylittäessä 45 euroa / tonni 2020 hintatasolla mitattuna ylimääräisiä päästöoikeuksia vapautettaisiin huutokaupattavaksi. Hallituksen esityksessä kustannusvaikutuksia arvioitaessa on käytetty hiilen hintaa 50 euroa/tonni, mikä nostaisi bensiinin sekoitehintaa 16 senttiä litralta ja dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta vuonna 2030.

Hiilen hinta teollisuuden päästökaupassa vuonna 2022 oli 80–90 euroa / tonni. On hyvin mahdollista, että hiilen hinta fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupassa nousee yli 50 euroa / tonni. Tämä tekee vaikeaksi arvioida päästökaupan todellisia vaikutuksia tiekuljetuksiin.

Fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan vaikutusarvioihin liittyy merkittäviä epävarmuustekijöitä. On esitetty myös arvioita, joiden mukaan hiilen hinta nousisi moninkertaiseksi verrattuna kustannusvaikutusten pohjana olevaan 50 euroa per tonni. Suomessa on tarpeen eri tavoin varautua toimiin, jotka aktivoidaan, mikäli päästökauppa alkaa nostaa polttoaineen hintaa huomattavasti enemmän kuin nyt arvioidaan.

Kuorma-autojen osalta vaihtoehtoisten käyttövoimien eteneminen on hitaampaa kuin henkilöautojen osalta. On olemassa erityinen riski sille, että päästökauppa voimaantullessaan aiheuttaa lisäkustannuksia erityisesti raskaalle tavaraliikenteelle. Tämän vuoksi päästökaupasta ja sosiaalisesta ilmastorahastosta tulevasta rahasta merkittävä osa tulee käyttää toimiin, joilla voidaan vähentää erityisesti raskaan tieliikenteen päästöjä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL
Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki
Y-tunnus 0202176-1

skal.fi
Puh. (09) 478 999
skal@skal.fi / etunimi.sukunimi@skal.fi

Pidemmällä aikavälillä tulee tarkastella taakanjakosektorin toimivuutta, koska se on toimintamekanismiltaan päällekkäinen päästökaupan kanssa. Kun fossiilisen polttoaineen päästökauppa alkaa, tarve jakeluvelvoitteen ja polttoainevero-ohjauksen kaltaisille toimenpiteille vähenee merkittävästi. Päällekkäiset toimet lisäävät riskiä hallitsemattomaan polttoaineiden hinnannousuun.

Säännelty yhteisö

Lakiesityksessä iso osa koskee säänneltyä yhteisöä eli tahoa, joka luovuttaa polttoaineen jakeluun. Näitä koskee erilaisia määritelmiä, velvollisuuksia, lupia ja raportointia viranomaistoiminnassa. Kuljetusyritykset eivät ole tässä laissa mainittuja säänneltyjä yhteisöjä, minkä vuoksi SKAL ei ota kantaa tähän.

Soveltamisalan kansallisen laajennuksen piiriin kuuluvat sektorit, rajaukset ja hyvitysjärjestelmät

Näemme lakiesityksen mukaisesti välttämättömäksi soveltamisalueen laajentamisen. Täysin päästökauppadirektiivin mukainen soveltamisala ei ole käytännössä mahdollinen, kuten hallituksen esityksessä on todettu.

Myöhemmässä vaiheessa on tarkoitus selvittää mahdollisia hyvitysjärjestelmiä. SKAL toteaa, että hyvitysjärjestelmillä ei tule synnyttää kaksia markkinoita, joissa hyvityksillä luodaan perusteetonta kilpailuetua osalle markkinatoimijoita.

Ehdotettua lakia ei sovellettaisi puolustusvoimien, raideliikenteen tai kaupallisen vesiliikenteen osalta erillisjaeltuihin polttoaineisiin.

Vesiliikenne ei juurikaan kilpaile maantiekuljetusten kanssa, joten tällä rajauksella ei ole suurta vaikutusta kilpailuneutraliteettiin. Myöskään puolustusvoimien oma energiankäyttö ei vaikuta kaupallisiin kuljetuksiin. Rautatieliikenne se sijaan kilpailee maantiekuljetusten kanssa.

Kilpailuneutraliteetin vuoksi SKAL edellyttää, että myös rautatiekuljetuksissa käytettävä polttoaine lisätään kuuluvaksi tämän päästökaupan piiriin.

Ammattidiesel

Hallituksen kehysriihen 15.4.2024 päätökseen mukaan, *kun EU-direktiivin mukainen polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa tulee voimaan vuonna 2027, otetaan käyttöön raskaan liikenteen ammattidiesel. Tarvittava lainsäädäntö on saatettava voimaan tämän vaalikauden aikana.*

Ammattidiesel on tarpeellinen estämään logistiikkakustannusten nousua. Vielä 2030 SKALin arvion mukaan noin 90 prosenttia maanteiden tavaraliikenteen energiankulutuksesta on dieseliä. Päästökauppa nostaisi hallituksen esityksen arvion perusteella päästöoikeuden 50 euron tonnihinnalla dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta vuonna 2030.

SKAL korostaa, että päästökaupan voimaan tuloon liittyy riski myös tätä huomattavasti suuremmalle polttoaineen hinnan nousulle. Koska polttoaineiden kysynnän hintajousto on varsin pieni, voi polttoaineiden tarjonnan keinotekoinen

rajoittaminen päästökauppamekanismilla nostaa polttoaineen hintaa huomattavasti enemmän kuin nyt esitetyt arviot. Tämän hinnannousun vaikutuksia tasaamaan tarvitaan ammattidiesel, eli polttoaineveron palautus kuorma-autoille.

SKAL katsoo, että ammattidiesel on keskeinen osa sitä poliittista päätöstä, jolla päästökauppa on Suomessa päätetty ottaa käyttöön vuonna 2027. SKAL katsoo, että ammattidieselin valmistelu tulisi aloittaa pikaisesti ja esittää, että talousvaliokunta lausunnossaan ja lopulta eduskunta nyt käsittelyssä olevaa lakia hyväksyessään edellyttäisi ammattidieselin valmistelun pikaista valmistelua.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala	Petri Murto
toimitusjohtaja	johtaja, asiantuntijapalvelut

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL
Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki
Y-tunnus 0202176-1

skal.fi
Puh. (09) 478 999
skal@skal.fi / etunimi.sukunimi@skal.fi