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

Petri Murto
Johtaja, asiantuntijapalvelut
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Yleisiä huomioita

- 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.
- 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. Tämän vuoksi päästökaupasta ja sosiaalisesta ilmastorahastosta tulevasta rahasta merkittävä osa tulee käyttää toimiin, joilla voidaan vähentää erityisesti raskaan tieliikenteen päästöjä.
- Kun fossiilisen polttoaineen päästökauppa alkaa, tarve jakeluvelvoitteen ja polttoainevero-ohjauksen kaltaisille toimenpiteille vähenee merkittävästi. Päällekkäiset toimet lisäävät riskiä hallitsemattomaan polttoaineiden hinnannousuun.

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.
- SKAL toteaa, että hyvitysjärjestelmillä ei tule synnyttää kaksia markkinoita, joissa hyvityksillä luodaan perusteetonta kilpailuetua osalle markkinatoimijoita.
- 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 dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta vuonna 2030.
- 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.
    - Esimerkki 2021 – 2022:
        - Dieselin hinta: +62 snt / l; +41 %
        - Dieselin kulutus: - 4,9 %

2021 – 2022 dieselin hinta nousi 62 snt. / 41 %, jolloin kulutus laski -4,9 %.

- 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.