

Asia: VN/23899/2023

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot koskien HE luonnosta

EU:n päästökaupan soveltaminen aiheuttaa tieliikenteelle yli 500 me kustannuslisän vuodessa. Logistiikka-asiakkaiden näkökulmasta huoli on hintojen nousussa tavarakuljetuspalveluissa, jotka ovat Suomen olosuhteissa muutoinkin haastavat, myös osaksi korkeasta verotuksesta johtuen. Dieselin hinnan on arvioitu nousevan esityksen myötä noin 11 c/l. Kuorma-autokohtaiset kustannusvaikutukset peräkärryn kanssa oli arvioitu 3500 euron luokkaan/v. Käyttövoimasiirtymä ei vielä 2030 mennessä ole kovin suurta raskaalla liikenteellä ja investointikustannukset uuteen kalustoon ovat huomattavat.

Kun säätely on yhteissäätelyä EU:sta, emme näe vaihtoehtoja toiminnalle muuten kuin suomalaisen logistiikan toimivuus ja kilpailukyky turvataan kompensatiokeinoin. Hallituksen päättämä ammattidiesel-järjestelmä on valmisteltava pikaisesti, jotta se tulee yhtäaikaaisesti käyttöön päästökaupan kanssa. Polttoainevero ja liikenteen muut verot- ja maksut on kokonaisuus, jota on syytä tarkastella päästökaupan vaikutukset huomioon ottaen. Oleellista on, että tieliikenteelle ei tule yhtä aikaa kaksinkertaista kustannusrasitetta eli päästöoikeusmaksua ja hiilidioksidiveroa samasta päästöstä. Toiseksi on myös pohdittava tilanne, jos hiilidioksiditonni maksaisikin yli arvioidun, niin miten kustannusrasite polttoaineelle voidaan pitää kohtuullisena – pystytäänkö varoventtiilinä vapauttamaan päästöoikeuksia huutokauppaan varannosta.

Keskeiseksi asiaksi nousee, miten huutokauppatulot, noin 500 me/v, käytetään. Näemme, että tästä osa tulisi kohdistaa raskaan liikenteen uusien käyttövoimien jakeluverkoston kehittämiseen, missä kehitys ei vielä tapahtu markkinaehtoisesti. Olemme jakeluinfraa koskevassa lausunnossa esittäneet yhteistoimintamallia liikenneasemien ja julkisen vallan välille. Mallissa sovittaisiin tukimuoto ajotaukokenttien ja lataus- ja tankkausinfraan rakentamiseen. Näillä latausasemilla kuljettajat pääsisivät muiden, markkinaehtoisesti toteutettavien, palvelujen piiriin. Niin ikään yhteiskäyttöinen yksityisesti rakennettava latauslaitteisto tarvitsee tukirahoitusta, johon huutokauppatuloja on järkevä käyttää.

Valtion talousarviossa on jo nykyisellään tukitoimia ns. vihreän siirtymän edistämiseen. Tämän HE:n yhteydessä on läpivalaistava eli tehtävä luotettava arvio siitä, että kuinka paljon jo tällä hetkellä valtio kohdistaa tuloja direktiivin sallimiin kohteisiin ja mitä huutokauppatulot merkitsevät lisää nykyiseen nähden.

Säännelty yhteisö

Palautte ehdotetusta säännellyn yhteisön määritelmästä ja velvoitteiden siirrosta sopimuksella sekä sääntelyn kohdetta koskevista vaikutuksista

Kannatamme mahdollisuutta velvoitteiden siirrosta sopimuksella.

Maa-, metsä- ja kalatalous

Miten ja kenelle mahdolliset hyvitykset tulisi toteuttaa erityisesti maa-, metsä- ja kalatalouden toimialoilla?

Laajennus sinänsä näille toimialoille on ymmärrettävä mutta alkutuotanto kamppailee ison kustannuskehityshaasteen kanssa. Kompensaatiotoimilla on pystyttävä vaikuttamaan suoraan alan tuotantopanoskustannuksiin, ml. verotus.

Liikennesektorin toimijat

Mitä vaikutuksia soveltamisalarajauksella on toimintaanne?

Tavarakuljetuspalvelujen hintoihin tulee kustannuspaine. Tätä voidaan kompensoida ammattidieselillä. Se ei kuitenkaan kata kaikkea yritystoimintaa. Tässä yhteydessä on syytä tarkastella logistiikkakustannusten kokonaiskasvua, että Suomen kilpailukyky säilyy.

Matkailuun liittyvään liikenteeseen päästökauppa tuo kustannuslisän jo ennestään kansainvälisesti korkean liikenteen verotuksen päälle. Tyypillinen kotimaan matkailu tapahtuu henkilöautolla. Vaikka henkilöautokanta sähköistyy hyvää vauhtia, Suomessa on perusennusteen mukaan liikenteessä vuonna 2030 polttomoottoriautoja noin 2 miljoonaa. Päästökauppa nostaa henkilöautoilun kustannuksia suurimmalla osalla kotitalouksia.

Matkailuun liittyviä liikennetarpeita on syytä tarkastella alan omasta näkökulmasta. Liikenteeseen kohdistuvien verojen ja maksujen kokonaisrasituksen pitää pysyä kohtuullisena, jotta kotimaan matkailun kilpailukyky suhteessa ulkomaan matkailuun ei heikkene. Saavutettavuutta Suomen sisällä voidaan edistää käyttövoimien jakeluverkkoa kehittämällä, tekemällä panostuksia tie- ja rautatieverkkoon ja kehittämällä matkaketjuja.

Emme hyväksy kaksinkertaista kustannusrasitetta eli päästöoikeusmaksua ja hiilidioksidiveroa samasta päästöstä. Kun EU:n polttoaineenjakelelun päästökauppa käynnistyy, on kansallisia veroja alennettava vastaavasti.

Miten mahdolliset hyvitykset niille yritysmuotoisille toimijoille, joiden käyttämä polttoaine tulee soveltamisalan piiriin, voisi toteuttaa?

Ks. tieliikenteen osalta aiemmat kohdat.

Lind Jouni
Yhteinen Toimialaliitto ry