

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistiolounnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistiolounnoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistiolounnoksesta

Sahateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua kansallisesta tieliikenteen päästökaupasta.

Logistiikka on pitkien etäisyyksien maassa sahateollisuudelle merkittävä kustannuserä ja viennin edustaessa noin 75% myynnistä kustannuksia ei voida siirtää tuotehintoihin. Kansallinen päästökauppa yhdessä EU:n päästökaupan kanssa tekee polttoaineiden hinnoittelusta monimutkaista ja hintojen kehityksen arvioiminen olisi jatkossa haastavaa. Liiketoiminnan kannalta kustannusten ennustettavuus ja nopeiden vaihteluiden välttäminen on tärkeä toiminnan ohjauksen ja jatkuvuuden vuoksi. Kun mukaan luetaan koko arvoketju kannolta asiakkaalle, logistiikkakustannukset ovat noin 20% keskimääräisen sahan liikevaihdosta.

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi

Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2

Polttoainekustannukset ovat Suomessa jo nyt varsin korkeat ja tulevat välttämättä nousemaan tulevaisuudessa jo päätettyjen toimien seurauksena. Sahateollisuus käyttää raskaimpia kuljetusyksiköitä, joiden polttoaine on lähes yksinomaan diesel. Sekoitevelvoitteen tuleva nostaminen kohdistuu suurelta osin dieseliin nostoen sen hintaa. Samoin muistiossa mainittu dieselin ja bensiinin ero verotuksessa aiheuttaisi raskaalle teollisuudelle merkittävän kustannusten nousun, jos ero poistuisi, kuten EU on ehdottanut.

Metsäteollisuuden logistiikan osalta päästövähennykset toteutuvat kustannustehokkaimmin jatkamalla menossa olevaa kehitystä massojen ja mittojen lisäämiseksi sekä luomalla kannusteita biopohjaisiin polttoaineisiin siirtymiseksi. Mikäli lisäsääntelyä kaivataan, on se syytä tehdä nykyisen kaltaisella polttoaineverolla, joka on ennakoitava.

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona

Voitte tässä lausua luvusta 3

Kansallisesta liikenteen päästökaupasta on syytä pidättäytyä ainakin niin kauan, kun EU:n laajuista päästökauppaa kehitetään. Kahden toistensa kaltaisen järjestelmän käyttöönotto lähes samaan aikaan on tarpeetonta ja tehotonta sekä toteutukseltaan kallista.

Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot

Voitte tässä lausua luvusta 4 (mm. päästökaupan toteutusvaihtoehdoista, toteuttamiskustannuksista (myös muista kuin viranomaisten hallinnollisista kustannuksista), seurannan, raportoinnin ja todentamisen järjestämisestä.)

Mikäli tieliikenteen päästökauppaan edetään, mielestämme kiinteähintainen malli on toteuttamiskelpoisin ja vakain.

Päästökaupan vaikutukset

Voitte tässä lausua luvuista 5.1.-5.5.

Otamme tässä yhteydessä kantaa vain päästökaupan vaikutuksiin sahateollisuuden polttoaineen hinnannousun osalta.

Raportissa vähätellään polttoainehintojen vaikutusta metsäteollisuuden ja ennen kaikkea sahateollisuuden toimintaedellytyksiin. Sahateollisuuden viennin osuus on 75% ja tärkeimmät vientimaat ovat Euroopan lisäksi Japani, Kiina ja Pohjois-Afrikka. Suomi on logistisesti saari ja kuljetuskustannukset muodostavat noin 20% kustannuksista. Raportissa mainitaan esilaisia ar-viota dieselpolttoaineen hinnan noususta päätettyjen toimenpiteiden ja tämän raportin aiheena olevien EU:n ja kansallisen päästökaupan seurauksena.

Asian konkretisoimiseksi esimerkki: Sahateollisuus käyttää arvoketjussaan vuodessa noin 110 miljoonaa litraa nestemäisiä polttoaineita. Jos hinta nousisi taulukon 7 mukaisesti 0,52 €/l, olisi kustannusnousu 57 M€/vuosi. Taulukon 8 mukainen 50%:n hinnan nousu tarkoittaisi noin 83 M€:n vuosittaisia lisäkustannuksia vuoteen 2030 mennessä. Kun tätä verrataan alan liikevaihtoon viimeisen 5 vuoden aikana, muodostaa tämä korotustaso 2-3%:n tulosheikennyksen. Tämä on samaa luokkaa kuin sahateollisuuden liikevoitto on ollut viimeisen viiden vuoden aikana.

Kompensaatiot ja yhteenveto vaikutuksista ja kompensaatioista

Voitte tässä lausua luvuista 5.6. ja 5.7. (Lausunnonantajia pyydetään ottamaan kantaa muistion kompensaatiomalleihin sekä esittämään mahdollisia muita näkemyksiä kompensaatioiden tarpeellisuudesta ja vaihtoehtoisista toteutamistavoista.)

Esityksessä ei ole esitetty selkeää mallia, jolla polttoaineen hinnannousu kompensoitaisiin yrityksille ja varsinkin vientiteollisuudelle. Käyttövoimaveron alennuksella on vain nimellinen vaikutus raskaan liikenteen kuljetuskustannuksiin.

Esitämme, että vientiteollisuudelle luotaisiin palautusjärjestelmä, jolla polttoaineen korkeasta hinnasta palautettaisiin paljon kuljetuksia käyttävälle vientiteollisuudelle veroluontoiset maksut EU:n minimiin asti.

Yhteenveto ja johtopäätökset

Voitte tässä lausua luvusta 6.

Sahateollisuuden hiilipäästöt ovat jo nyt pienet. Toimialan vähähiilisyys hiilitiekartassa pyörillä liikkuvien koneiden poltto-aine on suurin ilmastopäästöjen aiheuttaja. Ratkaisut koneiden käyttövoiman muuttamiseksi sähköön, biokaasuun ja biodie-seliin ovat tärkein keino hiilijalanjäljen pienentämiseksi. Tässä työssä kohoavat polttoainekustannukset dieselistä eivät vie asioita oikeaan suuntaan, vaan kustannusten lisäys on pois tarvittavista vähähiilisyys investoinneista. On pyrittävä kannus-tamaan yrityksiä investointeihin, jotka johtavat päästöjen kannalta parempiin ratkaisuihin ja luotava kannustinjärjestelmä, jolla tuetaan biodieselin käyttöä raskaimman luokan kalustossa, johon ei vielä ole nopeavaikutteisia ja kustannustehokkaita ratkaisuja dieselin korvaamiseksi.

Vientiteollisuuden kilpailukyky pitää huomioida polttoaineverotuksen ratkaisuja tehtäessä ja on luotava selvät sekä yksinker-taiset järjestelmät kohoavien kustannusten kompensoimiseksi. Mikäli EU:n päästökaupan lisäksi tarvitaan muita järjestelmiä päästötavoitteeseen pääsemiseksi, on ne syytä toteuttaa yksinkertaisella, nykyisen kaltaisella verojärjestelmällä, jota tarkiste-taan vuosittain.

Perttilä Kari
Sahateollisuus ry