

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistioluonnoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistioluonnoksesta

Kansallinen tieliikenteen päästökauppa, arviointimuistio 28.10.2021

Liikenteen päästöjen vähentämiskeinot

Elinkeinoelämän keskusliitto EK tukee 1,5 asteen ilmastopolitiikkaa Pa-riisin sopimuksen mukaisesti ja sen edellyttämiä toimia. EK tukee EU:n hiilineutraaliustavoitetta 2050 mennessä sekä Suomen tavoitetta hiili-neutraaliudesta 2035. EK kannattaa myös EU:n tavoitetta vähentää päästöjä EU:ssa 55 %:ia vuoteen 2030 mennessä.

Suomessa tavoitteena on ollut liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä. Samaan tähtää myös EU:n Fit for 55- lainsäädäntöpakettissa Suomen taakanjakosektoreille ehdotettu 50 % päästö-vähennystavoite 2030 mennessä.

Liikenne- ja logistiikka-ala julkaisi keväällä 2020 tiekartan, jossa esittelee keinoja päästöjen puolittamiseen. Logistiikka- ja liikennealan tärkeinä pitämät päästövähennyskeinot ovat autokannan uudistumisen nopeutus, logistiikan tehostuminen ja digitalisaatio sekä jakeluväylien nosto.

Lisäksi tulisi huomioida innovaatioiden ja investointien vaikutusketjut, jotka ovat kaikkien toimialojen hiilineutraaliustiekartoissa keskiössä. Liikenteessä tällaisia ovat esimerkiksi bio- ja sähköpolttoaineiden, ak-kuteknologioiden ja vetyyn perustuvien teknologioiden kehittyminen

Olennaista liikenne- ja logistiikka-alan tiekartassa on se, että päästö-vähennystavoitteiden saavuttamiseen ei tarvita polttoaineiden veron-korotuksia, kilometriveroa tai polttoaineen myynnin rajoittamista kansallisella päästökaupalla.

Tiekartan julkaisemisen jälkeen ministeriön uusimassa perusennusteessa on todettu, että liikenteen päästöt vähenevät aiemmin luultua nopeammin. Uusia vaikutusarvioita on julkaistu mm. etätyöstä ja liikenteen palveluista. Uusiutuvien polttoaineiden sekoitevelvoitteen nostamisesta on vielä tulossa vaikutusarvioita.

Liikenne- ja viestintäministeriö on omilla toimillaan edistänyt päästövähennyksiä monin keinoin, muun muassa sähköisten ajoneuvojen hankintatuilla ja kannusteilla vähäpäästöisiin työsuhdeautoihin. Myös vaihtoehdoisten polttoaineiden jakeluinfraan on tulossa merkittäviä investointitukia.

Lisäksi EU:n 55-valmiuspaketissa on tieliikennettä koskevia ehdotuksia, jotka osaltaan kiihdyttävät päästöjen vähenemistä.

Arviomuistio kansallisesta tieliikenteen päästökaupasta

Liikenne- ja viestintäministeriö tilasi Aalto yliopistolta selvityksestä kansallisesta tieliikenteen päästökaupasta ja esitteli sen kaksi vuotta sitten. Kansallisen tieliikenteen päästökaupasta on nyt valmistunut arviomuistio, jossa kuvataan mitä päästökaupalla oikeastaan käytännössä tarkoitettaisiin. Jo tiedotteessaan liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kansallisen päästökaupan käyttöönotolle ei ole tarvetta.

Kansallinen päästökauppa tarkoittaisi käytännössä polttoaineen myynnin kiintiöimistä ja kiintiöiden huutokauppaamista. Arviomuistiossa eritellään lukuisia suunnittelukysymyksiä, jotka kuvaavat hyvin sitä, miten hankalasti myyntikiintiöjärjestelmä soveltuisi muutaman polttoainelajin jakamaan markkinaan. Kysymykset koskevat mm. päästöoikeuksien ostorajoituksia ja siirrettävyyttä, kaupankäynnin sykliä, päästökaupakauden pituutta, riskejä, päästöoikeuksien niukkuutta, rajat ylittävää tieliikennettä ja polttoaineen kuluttajatuontia, hinnoittelumekanismia, viranomaismenettelyjä jne. jne.

Arviomuistion mukaan myyntikiintiöiden tuomalla hinnannousulla olisi haitallinen vaikutus kotitalouksiin erityisesti kaupunkien kehysalueilla ja maaseudulla. Liikkumisen kallistuminen heijastuisi muuhun kulutukseen. Yrityksille polttoaineiden ja välituotteiden kasvavat kustannukset olisivat haitallisimpia liikennepalveluissa ja teollisuudessa. Kilpailukyky heikkenisi metsäteollisuudessa, koneiden ja laitteiden valmistuksessa, metalliteollisuudessa ja muussa vientiteollisuudessa. Kotimarkkinassa kustannuslisä siirtyisi kuluttajahintoihin ja leikkaisi ostovoimaa.

Arviomuistiossa avataan myös kustannusnousujen tuomien haittojen kompensointia kotitalouksille ja yrityksille. Yhteenvetona voidaan todeta, että kompensoinnin kohdentaminen oikeaan osuvasti ja tehokkaasti olisi haasteellista ja vaatisi tarkempaa arviointia.

Arviomuistiosta ei nouse perusteluja kansallisen päästökaupan jatkovalmistelulle. Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan kansallinen polttoaineen myyntikiintiöinti ei ole tarpeen liikenteen päästövähennysohjeiden saavuttamiseksi, eikä sovellu Suomen kaltaiseen markkinaan.

Yritystoiminnan näkökulmasta on harmillista, että arviomuistion valmistuminen on kestänyt näinkin kauan ja pitänyt yllä epävarmuutta erityisesti liikenteeseen ja logistiikkaan mahdollisesti tulevista kansallisista lisämaksuista.

Suomessa liikenteen verotus on jo lähtökohtaisesti erittäin korkea. Kansallinen päästökauppa lisäisi esimerkiksi kotimaan matkailun kustannuksia ja heikentäisi sen kilpailukykyä. Vastaavat vaikutukset tulisi muille palvelualueille ja myös liikkumisesta riippuvalle työssäkäynnille. Logistiikkakustannukset ovat oleellinen osa yritysten kansainvälistä kilpailukykyä sekä Suomi-kuvaa yrityksille kiinnostavana sijoittamisen, investoimisen ja kasvun maana.

EU:n laajuinen tieliikenteen ja lämmityksen päästökauppa

EU:n komissio esitteli kesällä Fit for 55-nimisen energia- ja ilmastolaki-paketin. Se sisältää useita liikenteen päästövähennyksiä koskevia esityksiä, joista yksi on tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen yhteinen Euroopan laajuinen päästökauppa vuodesta 2026 alkaen.

Kansallisesti tärkeää on nyt vaikuttaa EU-aloitteeseen suomalaisen elinkeinoelämän ja kotitalouksien kannalta. EU-laajuisen tieliikenteen ja rakentamisen päästökaupan vaikutusten arvioinnista puuttuu lähes kokonaisuudessaan elinkeinoelämälle aiheutuvien kokonaisvaikutusten arviointi, ja kotitalouksille aiheutuvat vaikutukset ovat karkealla tasolla.

Fit for 55-pakettissa ehdotetaan lisäksi polttoaineiden verokantojen yh-tenäistämistä sekä velvoitteita jakeluinfran rakentamiseen. Yhdessä meri- ja lentoliikennettä koskevien esitysten kanssa liikenteen kustannusten ennakoitua kasvavan useilla sadoilla miljoonilla euroilla.

Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta tulee edistää sellaisia EU-aloitteita, jotka mahdollistavat kustannustehokkaat päästövähennys-toimet, edistävät eurooppalaisten yritysten kilpailukykyä kansainvälisillä markkinoilla sekä luovat uutta kasvua ja liiketoimintaa kaikille toimialoille matkailusta teollisuuteen.

Elinkeinoelämä on mielellään mukana vaikutusarvioinneissa ja EU-vaikuttamisessa, jotta EU-säädännöstä tulee yritys- ja investointimyyntä ja ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Petri Vuorio

Johtaja

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi
Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2

-

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona

Voitte tässä lausua luvusta 3

-

Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot

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

-

Päästökaupan vaikutukset

Voitte tässä lausua luvuista 5.1.-5.5.

-

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.)

-

Yhteenveto ja johtopäätökset

Voitte tässä lausua luvusta 6.

-

Vuorio Petri
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Haapasalo Tiina
Elinkeinoelämän keskusliitto EK