

Elinkeinoelämän järjestöjen laaja yhteiskannanotto: Tieliikenteen kansalliselle päästökaupalle ei ole Suomessa tarvetta

Liikenne- ja viestintäministeriö on luonnostellut tieliikenteen päästökauppaa koskevan arviomuiston. Elinkeinoelämän 18 järjestön tänään jättämässä yhteisessä lausunnossa toteamme, että tieliikenteen kansallisen päästökauppajärjestelmän luominen ei ole kannatettava ratkaisu.

Tieliikenteen kansalliselle päästökaupalle ei ole tarvetta, sillä tieliikenteen päästövähennystavoitteet on mahdollista saavuttaa jo päätetyillä ja niitä täydentävillä muilla toimenpiteillä. Liikenteen päästökehityksen on syykuussa julkaistun päivitetyn ennusteen mukaan arvioitu jäävän vuodelle 2030 asetetusta päästövähennystavoitteestaan noin 1,25 miljoonaa tonnia, mikä on selvästi vähemmän kuin vuonna 2020 laaditussa päästöarviossa.

Valtioneuvoston hyväksymän fossiilittoman liikenteen tiekartan ensimmäisen ja toisen vaiheen toimenpiteet ovat konkreettisia askeleita hiilineutraaliin tieliikenteeseen. Myös liikenne- ja logistiikka-alan omien tiekarttojen perusteella vuoden 2030 päästövähennystavoite on saavutettavissa ilman tieliikenteen päästökauppaa tai liikenteen verotuksen kiristämistä. Päästövähennysten lisätoimien tarve kohdistuu EU:n 55-valmiuspaketin toimia vahvistaen ensisijaisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja jakeluinfraan.

Kansallinen tieliikenteen päästökauppa vaaraksi Suomen kilpailukyvyille

Kansallisesti toteutettuna tieliikenteen päästökauppa koskisi yksipuolisesti vain Suomea, jolloin polttoaineen hinnannousu heikentäisi suomalaisen vientiteollisuuden kilpailukykyä ja kotitalouksien ostovoimaa. Sisämarkkinoiden toimivuuden vuoksi on tärkeää välttää kansallisia kilpailukykyä heikentäviä ratkaisuja erityisesti niissä asioissa, joissa olemme EU-tasolla sitoutuneet yhteisiin tavoitteisiin.

Suomessa hiilen hinta on jo sisällytetty osaksi polttoaineen hintaa ja tieliikenne kuuluu myös taakan-jakosektorin piiriin – päästökaupan toteutuessa tieliikennettä säänneltäisiin sekä päästökaupan että taakanjakosektorin kansallisten toimien ja liikenteen verotuksen kautta. Suomessa liikennepolttoaineiden verotaso on kansainvälisestikin korkea.

Tieliikenteeseen kohdentuu päästökaupan lisäksi myös monia muita kustannuksia lisääviä toimia. Tieliikenteen biojakeluelvoitetta koskeva sääntely nostaa polttoaineiden hintoja tulevien vuosien aikana. Yleinen energiamarkkinoiden heilahtelu heijastuu myös liikennepolttoaineiden hintoihin ja raakaöljyn hintakehityksen on ennakoitu olevan pitkällä aikavälillä vakaasti kasvava. Liikenteen veropohjan sulaminen ja tieliikenteen verotuksen uudistaminen ovat olleet esillä myös Suomessa, sillä päästöjen vähentyessä ja liikenteen sähköistyessä liikenteen verokertymä alenee ilman veronkorotuksia.

Tieliikenteen päästökaupan hintakehitys olisi vaikeasti ennakoitavaa

Päästökaupan vaikutukset polttoaineen hintaan vaihtelevat arviomuistiota varten tehdyssä taustaselvityksessä 0,04 eurosta aina 2,09 euroon litralta riippuen päästöjen vähentämistavoitteesta ja päästökehityksestä. Myös EU:n yleisen päästökaupan hintakehitystä on ollut vaikea ennakoita. Esimerkiksi syksyllä 2018 analyytikot arvioivat hiilidioksiditonin hinnan

liikkuvan 2020-luvulla 20—35 eurossa, mutta viime aikoina hinta on noussut jo 60—75 euron tasolle. Hintakehityksen arvioiminen on monin verroin vaikeampaa huutokauppaan perustuville liikenteen myyntilupajärjestelmille, sillä niistä puuttuu selväpiirteinen referenssihintaa ja kansallisessa päästökaupassa velvoitteiden osapuolia, eli polttoaineiden jakelijoita, olisi vain kourallinen. Näin ollen tieliikenteen päästökauppa voisi johtaa huomattavasti nyt arvioitua suurempiin kustannuksiin elinkeinoelämälle ja kotitalouksille.

Päästökaupan vaikutus liikkumisen kustannuksiin olisi suurin maaseudulla ja kaupunkiseutujen kehysalueilla sekä kuljetusintensiivisillä toimialoilla. Liikenteen päästökaupan tapaisen hinnoittelumekanismiin voidaan arvioida lisäävän alueellisia tuloeroja. Liikenteen hinnoittelun kustannusten nousua olisi välttämätöntä kompensoida niille kotitalouksille ja yrityksille, joiden liikkumis- ja kuljetuskustannukset kasvaisivat kohtuuttomasti.

Elinkeinoelämä on laajasti sitoutunut liikenteen päästövähennystavoitteisiin. Ne voidaan saavuttaa ilman suomalaisyritysten kilpailukykyä ja kotitalouksien ostovoimaa heikentävää tieliikenteen kansallista päästökauppaa. Yhteinen näkemyksemme on, että tieliikenteen kansallista päästökauppaa ei tule luoda Suomeen.

Autoalan Keskusliitto, toimitusjohtaja Pekka Rissa

Autotuojat ja -teollisuus ry, toimitusjohtaja Tero Kallio

Elinkeinoelämän Keskusliitto ry, johtava asiantuntija Tiina Haapasalo

Kauppan liitto, toimitusjohtaja Mari Kiviniemi

Kemianteollisuus ry, johtaja Sami Nikander ja asiantuntija Tuomas Tikka

Keskuskauppakamari, johtava liikenne- ja elinkeinopoliittinen asiantuntija Päivi Wood

Linja-autoliitto ry, toimitusjohtaja Mika Mäkilä

Logistiikkayritysten Liitto ry, toimitusjohtaja Pekka Aaltonen

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK, toiminnanjohtaja Jyrki Wallin ja kehitysjohtaja Markus Lassheikki

Metsäteollisuus ry, johtaja Jyrki Peisa ja logistiikkapäällikkö Alina Koskela

Palvelualojen työnantajat Palta ry, johtaja Tatu Rauhamäki ja elinkeinopolitiikan asiantuntija Mikko Paloneva

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, toimitusjohtaja Petri Laitinen

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL, toimitusjohtaja Anssi Kujala

Suomen Taksiliitto ry, laki- ja neuvontapalveluiden päällikkö Jenni Välimäki

Suomen Yrittäjät, ekonomisti Sampo Seppänen

Teknisen Kaupan Liitto, toimitusjohtaja Markku Uitto

Teknologiaeteollisuus ry, johtaja Helena Soimakallio ja johtava asiantuntija Heikki Karsimus

Yhteinen Toimialaliitto ry, logistiikka-asiantuntija Jouni Lind