

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistioluonnoksesta Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistioluonnoksesta

Bioenergia ry kiittää lausuntopyyntöä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut poikkihallinnollisen virkamiestyöryhmän arvioimaan kansallisen tieliikenteen päästökaupan toimeenpanoa. Arviomuistio on selvitys päästökauppajärjestelmän ominaisuuksista ja vaikutuksista. Se ei ole esitys tieliikenteen päästökaupan käyttöönotosta.

Liikenne muodostaa suurimman yksittäisen osan taakanjakosektorin päästöistä. 55-valmiuspaketissa komissio on esittänyt Suomelle sitovaksi tavoitteeksi 50 prosentin leikkausta päästöihin 2030 mennessä, kun nykyinen tavoite on 39 prosenttia. Liikenteen osuus tavoitteen saavuttamisessa on merkittävä, vaikka liikenteen sähköistymisen kiihtyvä nopeus on helpottanut tilannetta. Budjettiriihessä syyskuussa 2021 todettiin, että liikenteessä tulisi saavuttaa 1,2 Mt lisäpäästövähennykset vuoteen 2030 mennessä, mikä on lähes neljäsosa arvioidusta kokonaisvähennystarpeesta. Arvioitu päästövähennystarve tarkentuu jatkossakin esimerkiksi ajoneuvokannan muuttuessa.

Liikenteen päästöjen vähentämiseksi on jo käytössä erittäin vaikuttavia ohjauskeinoja EU-tasolla ja komission esityksessä 55-valmiuspaketiksi näitä edelleen laajennetaan. Autonvalmistajien toimintaan vaikuttavat vahvasti CO₂-päästöjen normit, jotka pakottavat autonvalmistajat rajaamaan autojen tarjontaa käyttövoimien osalta siten, että valtaosa myydyistä autoista on pian kokonaan tai osittain sähköllä toimivia. Kehitys on myös edennyt vahvasti sähköautojen hintojen alentuessa Suomessakin ja autoveron porrastus on vahvasti auttanut kehitystä.

Lisäksi komissio on tehnyt esityksen liikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökaupasta, mikä on erityisen tärkeä EU-tason lainsäädäntöesitys liikenteen kotimaisen päästökauppajärjestelmän arvioinnin kannalta. Kotimaisen tieliikenteen päästökaupan toteutusta on arvioitava EU-tason järjestelmän toteutumista ja siihen liittyviä epävarmuustekijöitä vasten. Suomessa ei tarvita mitään erillistä ”perälautaa” päästöjen vähentämiseen, sillä taakanjakoasetus on jo sellainen melko vahvan rangaistusmenettelynsä seurauksena. Suomessa on yksinkertaisesti löydettävä toimivat ja kustannustehokkaat keinot taakanjakoasetuksen velvoitteiden saavuttamiseen, jotta mahdollisilta sakkorangaistuksilta vältytään. Keinojen toimivuutta voidaan jatkossakin arvioida säännöllisesti pari kertaa vuodessa.

Tehokkain toimiva kansallinen toimenpide toistaiseksi on jakeluelvoite biopolttoaineille. Vuodenvaihteessa veloitteen piiriin on tulossa myös biokaasu ja 2023 myös sähköiset polttoaineet.

Uusiutuvan energian direktiivin veloitteet ja sen toimeenpano Suomessa, uusien autojen ja kuorma-autojen hankintatuet, konversiotuki, autoedun verotusarvo, jakeluinfran investointituet ja monet muut liikenteeseen liittyvät ratkaisut, jotka vähentävät päästöjä ovat jo käytössä tai ovat tulossa voimaan fossiilittoman liikenteen työkartan mukaan. Kaikkien toimenpiteiden vaikutuksia ei ole vielä tässä vaiheessa tiedossa.

Tieliikenteen verotuksen työryhmä esitti ensisijaisena toimenpiteenä polttoaineen verojen nostoa, mutta se ei saanut poliittista hyväksyntää.

Osana 55-valmiuspakettia komissio esittää myös liikenteen verotuksen muutoksia, joiden vaikutukset eivät ole vielä tiedossa mutta esimerkiksi voimakkaasti vaikuttava hiilidioksidivero on tarkoitus poistaa ja korvata eurooppalaisella liikenteen päästökaupalla.

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi

Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2

-

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona

Voitte tässä lausua luvusta 3

Kansallinen päästökauppa voidaan pitää osittain päällekkäisenä toimenpiteenä nykyisten ohjauskeinojen lisäksi. Nykyisten ohjauskeinojen toimivuuden ja päästökaupan suhdetta rinnakkain osittain tai kokonaan ei ole tarpeeksi selvitetty. Työryhmä on tunnistanut useita haasteita, joihin ei ole esitetty selkeitä ratkaisuja.

Päästökauppaan verrattuna veronkorotukset ja niihin liittyvä säännöllinen seuranta olisivat hallinnollisesti helpompia ohjauskeinoja.

Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot

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

Jakelijataso on tunnistettu parhaaksi toimijatasoksi, mikä on arviomme mukaan oikea johtopäätös: muut vaihtoehdot ovat selvästi huonompia. Arviointiryhmä toteaa aiheellisesti, että Suomen jakelijoiden määrä on vähäinen ja siihen liittyy selvästi pienellä jakelijoiden ja tuottajien toimijamäärällä myös haittapuolia, kuten kilpailun vähäisyys, epätäydelliseen kilpailuun liittyvät ongelmat sekä mahdollinen spekulatiivinen kauppa ja sen vaikutukset

Päästökaupan vaikutukset

Voitte tässä lausua luvuista 5.1.-5.5.

Arvioitu fossiilisen polttoaineen kustannuslisäys on mallintamisen perusteella melko kohtuullinen, kun vertaa viimeaikaiseen polttoaineen hinnan kehitykseen verotuksen ja markkinoiden vauhdittamana. Tämän perusteella voidaan kyseenalaistaa erillisen kauppajärjestelmän järkevyyt ja tarpeellisuus.

Negatiiviset vaikutukset kotitalouksiin ovat alueellisesti huomattavan erilaiset. Tärkeimmät selittävät tekijät ovat ajettavat kilometrit ja toimeentulotasot eri osissa maata.

Negatiiviset vaikutukset yrityksiin ovat huomattavat, varsinkin vientiyrityksiin, jotka eivät pysty siirtämään kustannuksia lopputuotteiden hintoihin. Järjestelmän mahdollisessa käyttöönotossa tulee siten kiinnittää huomiota erityisesti vientiteollisuuden kilpailukykyyn.

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 vaihtoehdoista toteutamistavoista.)

Työryhmä on identifioinut kolme eri päästökaupan negatiivisten vaikutusten kompensaatioon liittyvää ongelmaa. Ongelmiin on etsitty vaihtoehtoisia ratkaisuja, mutta niistä ei löydy selviä voittajia. Mikäli päätetään kompensoida negatiivisia vaikutuksia, valintavaihtoehdoista päättäminen tulee olemaan erittäin vaikeaa. Ongelmat ovat:

1. Kaikkia negatiivisia vaikutuksia ei voida eikä pidä kompensoida kaikille liikenteen käyttäjille, sillä kompensaatiot eivät saisi haitata merkittävästi ohjauksen tavoitteiden toteutumista. Fossiilisiin

polttoaineisiin kohdistuvan hintaohjauksen tarkoituksena on vähentää liikenteen päästöjä, mikä väistämättä nostaa myös liikkumisen hintaa lyhyellä aikavälillä.

2. Toiseksi voidaan todeta, että hinnoittelu kohtelee eri asemassa olevia ihmisiä ja yrityksiä eri tavoin, ja kompensatiot voisivat olla perusteltuja erityisesti niissä tapauksissa, joissa yksilöllä tai yrityksellä ei ole mahdollisuutta sopeutua polttoaineiden hinnan nousuun muutoin kuin maksamalla polttoaineesta entistä enemmän. Käytännössä tällaisten tapausten identifiointi järjestelmätasolla on erittäin haastavaa, ja eri ryhmien välillä joudutaan joka tapauksessa tekemään valintoja sen suhteen, mitkä vaikutukset katsotaan tarpeellisiksi kompensoida. Käytännössä kompensatiota on vaikea suunnitella siten, että niitä ei kohdistuisi merkittävästi myös tahoille, joiden ei tulisi niitä perustellusti saada.

3. Kolmanneksi kompensatioiden tulisi kattaa vain kohtuuttomaksi katsottavia kustannuksia. Kohtuuttomien kustannusten määrittely on ratkaistava erikseen ja päätöksen tueksi tarvitaan myös laajaa yhteiskunnallista keskustelua.

Yhteenveto ja johtopäätökset

Voitte tässä lausua luvusta 6.

-

Laurikka Harri
Bioenergia ry