

Asia: VN/23899/2023

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot koskien HE luonnosta

Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että Suomi pitää kiinni ilmastotavoitteistaan sekä yleisesti että koko taakanjakosektorin osalta. EU-laajuinen yleinen päästökauppa on osoittautunut toimivaksi, markkinaehtoiseksi, teknologianeutraaliksi ja kustannustehokkaaksi toimeksi ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Koko EU-aluetta koskeva uusi päästökauppajärjestelmä on kansallisia päästökauppavaihtoehtoja oikeudenmukaisempi ja se tasaa jäsenmaiden välisiä eroja energiaverotuksessa.

Keskuskauppakamari katsoo, että päästökaupan käyttöönotto Suomessa direktiivin toimeenpanon aikataulun mukaisesti vuonna 2027 on perusteltua. Päästökaupan laajeneminen lakiluonnoksessa esitetyllä tavalla kattamaan yleisen päästökaupan ulkopuolinen fossiilisen polttoaineen jakelu on lähtökohtaisesti kannatettavaa, mutta päästöoikeiden hintavaikutuksia tulisi lieventää mukauttamalla polttoaineiden verotuksen tasoa. Näin vältettäisiin päästöjen kaksinkertainen hinnoittelu, sillä valmistevero sisältää jo nykyisin hiilidioksidiveron.

Suomessa kuljetusten osuus yritysten kustannuksista on tärkeimpiä kilpailijamaita suurempi ja kuljetuskustannusten kasvu heikentäisi vientiteollisuuden kilpailukykyä. Tavaraliikenteen kannalta toimiva menettely olisi ammattidiesel-järjestelmän käyttöönotto, jolloin hyvitykset kohdistuisivat tehokkaasti yritysten kuljetuskustannuksiin. Hyvitysmekanismit tulisi valmistella hyvissä ajoin ja niiden tulisi olla pitkäaikaisia ja ennakoitavia. Lisäksi hyvitysmekanismien tulisi tukea liikenne- ja työkonesektorin käyttövoimamurroksen nopeuttamista.

Säännelty yhteisö

Palaute ehdotetutesta säännellyn yhteisön määritelmästä ja velvoitteiden siirrosta sopimuksella sekä sääntelyn kohdetta koskevista vaikutuksista

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan säännellyn yhteisön määritelmä on tarkoituksenmukainen, mutta esitämme harkittavaksi, että yksinomaan uusiutuvia polttoaineita jakelevat yhteisöt rajattaisiin velvoitteen ulkopuolelle.

Velvoitteiden siirto luonnoksessa esitetyllä tavalla luonteeltaan joustavilla sopimuksilla on kannatettava ratkaisu.

Maa-, metsä- ja kalatalous

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

Hyvitysjärjestelmissä tulisi mahdollisuuksien mukaan hyödyntää olemassa olevia maatalouden energiaveron palautusjärjestelmiä. Hyvityksissä on tarkoituksenmukaista ottaa huomioon myös investointitukiluonteiset hyvitysmallit, jotka tähtäävät energiatehokkuuden parantamiseen ja siirtymään fossiilisista polttoaineista uusiutuviin vaihtoehtoihin.

Liikennesektorin toimijat

Mitä vaikutuksia soveltamisalarajauksella on toimintaanne?

Polttoaineiden käyttäjälle vaikutus näkyy ensisijaisesti hintaohjauksen kautta. Monilla uuden päästökaupan kattamilla toimialoilla tosiasiallisia mahdollisuuksia vähentää polttoaineiden kulutusta on kuitenkin toistaiseksi rajallisesti ja kulutuksen vähentäminen tarkoittaisi käytännössä liiketoiminnan supistamista. Päästökauppa tulee nostamaan merkittävästi polttoaineiden pumppuhintoja, mikäli vaikutuksia ei kompensoitaisi veromuutoksin.

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetään, että päästökauppa kohdistettaisiin myös sellaiseen kotimaan lentoliikenteeseen, joka ei sisälly yleiseen päästökauppaan. Tähän kuuluvat muun muassa yleis- ja harrasteilmailu sekä pienimuotoinen kaupallinen toiminta, joka ei volyymiltään ylitä yleisen päästökaupan kynnystä. Koska velvoite koskee polttoaineen jakelijoita, lentoliikenteessä voi aiheutua ongelmia siitä, että valmisteverotonta kerosiinia käyttävät myös muut kuin yleiseen päästökauppaan kuuluvat lentoliikenteen harjoittajat. Näin ollen samaa jakelukanavaa voivat käyttää sekä yleiseen päästökauppaan kuuluvat toimijat että erillisen fossiilisen polttoainejakelun päästökauppaan kuuluvat toimijat. Haasteeksi muodostuu se, miten voidaan erotella eri päästökauppajärjestelmiin kuuluva polttoaine. Pahimmillaan tilanne johtaa hallinnollisesti raskaaseen kompensatiomekanismiin, joilla jouduttaisiin hyvittämään yleiseen päästökauppaan kuuluvaan lentoliikenteeseen kohdistuva ns. tuplamekanismi. Lisäksi päästökaupan ulottaminen kaikkeen ilmailuun nostaisi yleisilmailun kokonaiskustannuksia ja heikentäisi pienimuotoisen kaupallisen ilmailun ja lentokoulutuksen toimintaedellytyksiä. Esitämme harkittavaksi, että lentopetroli ja -bensiini rajattaisiin näistä syistä kokonaan uuden päästökauppajärjestelmän ulkopuolelle.

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

Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että päästökauppatulot käytetään päästökaupan soveltamisalan päästöjen vähentämiseksi muun muassa tukemalla liikenteen ja työkonesektorin käyttövoimamurrosta, esimerkiksi lataus- ja jakeluinfran tai vähäpäästöisen kaluston hankinnan tukimuodoilla. Hyvitys- ja kompensatiojärjestelmien suunnittelu tulisi aloittaa mahdollisimman pikaisesti ja ne tulisi valmistella tiiviissä vuoropuhelussa elinkeinoelämän kanssa.

Tavaraliikenteessä hintaohjauksen vaikutus päästöihin on alkuvaiheessa pieni, sillä maanteiden kuorma-autoliikenteessä sähköistyminen etenee hitaasti ja kaasukuorma-autojen määrän kasvu on ollut hidasta. Päästökaupan ennakoidaan erityisesti alkuvaiheessa näkyvän kuljetuskustannusten kasvuna eikä päästövähennyksinä. Myös työkonesektorilla päästökauppa olisi alkuvaiheessa ensisijaisesti kustannuslisä, jolla ei ole päästöjä vähentävää ohjausvaikutusta.

Hallitus on linjannut valmistelewansa hallituskauden aikana ammattidieseljärjestelmän käyttöönoton, jonka yhtenä tavoitteena on kompensoida fossiilisen polttoainejakelun kustannuksia ammattiliikenteelle. Ammattidieseljärjestelmä on tärkeä tapa kompensoida kasvavia kustannuksia elinkeinoelämälle. Ammattidieseljärjestelmään tulisi mahdollisuuksien mukaan sisällyttää investointituen tapaisia mekanismeja, jotka kannustaisivat kuljetusalaa investoimaan vähäpäästöiseen kalustoon ja esimerkiksi varikkolatausjärjestelmiin. Investointituen kaltaisilla hyvitysmekanismeilla tähdättäisiin fossiilisen dieselin kulutuksen vähentämiseen, mikä vähentäisi pitkällä aikavälillä tehokkaimmin päästökaupan hintavaikutuksia elinkeinoelämälle.

Uuden päästökauppajärjestelmän käyttöönotto lisää entisestään tarvetta arvioida ja uudistaa liikenteen verotusta ja rahoitusta jo lähivuosina. Keskuskauppakamari on jo aiemmin pitänyt esillä tarvetta toteuttaa liikenteen verotuksen ja rahoituksen laaja kokonaisuudistus, jonka osana tulisi suunnitella myös pitkäjänteiset fossiilisen polttoainejakelun päästökaupan hyvitysmallit sekä huutokauppatulojen kohdentaminen liikennesektorin kustannustehokkaisiin päästövähennystoimiin. Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamisen tavoitteena tulee olla, että liikenneinfrastruktuurin ylläpidosta ja kehittämisestä pystytään huolehtimaan paremmin ja nopeuttamaan liikennesektorin päästövähennyksiä.

Kalenoja Hanna
Keskuskauppakamari