

Asia: VN/23899/2023

Arviomuistio päästökauppadirektiivin toimeenpanosta - Uusi EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelua koskeva päästökauppa

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta lausua uutta polttoaineen jakelijoita koskevan päästökaupan arviomuistioista. Muistio on odotettu, sillä uuden päästökauppajärjestelmän (ns. ETS2) käyttöönotto on merkittävä muutos erityisesti liikenteissä ja työkoneissa.

Yleisesti ottaen päästökauppa on toimiva, markkinaehtoinen, teknologianeutraali ja kustannustehokas keino ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Koko EU-aluetta koskeva järjestelmä on myös kansallisia ratkaisuja tasapuolisempi ja voi tasata kilpailueroja. Siten päästökaupan laajeneminen on periaatteessa kannatettava asia. Keskuskauppakamari korostaa, että Suomessa kuljetusten osuus yritysten kustannuksista on tyypillisesti keskeisiä kilpailijamaita suurempi. Siksi liikenteen kustannuksilla on suuri vaikutus vientiteollisuuden kilpailukykyyn.

Uuden päästökauppajärjestelmän haaste verrattuna olemassa olevaan päästökauppaan on, että sen päästöjä vähentävä vaikutus on epäsuorempi. Polttoaineen jakelija voi käytännössä vaikuttaa päästöjen määrään lähinnä lisäämällä uusiutuvien polttoaineiden jakelua, jota ohjaa jo jakelulivoite. Polttoaineiden käyttäjälle vaikutus tulee siis ensisijaisesti hintaohjauksen kautta.

Monilla uuden päästökaupan kattamilla toimialoilla tosiasiallisia mahdollisuuksia vähentää polttoaineiden kulutusta on kuitenkin toistaiseksi rajallisesti ilman, että se tarkoittaa käytännössä liiketoiminnan supistamista. Tavaraliikenteessä hintaohjauksen vaikutus päästöihin on vähäinen, sillä raskaalle kuljetuskalustolle on tarjolla vielä vähän vähäpäästöisiä vaihtoehtoja. Siten päästökauppa voi erityisesti alkuvaiheessa näkyä enemmän kuljetuskustannuksen nousussa kuin päästövähennyksissä.

Keskuskauppakamari pitää siksi tärkeänä, että direktiivin mukaisesti päästökauppatuloja käytetään vaikuttavalla tavalla päästökaupan soveltamisalan päästöjen vähentämiseksi muun muassa tukemalla liikenteen ja työkoneiden käyttövoimamurrosta. Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että Suomi pitää kiinni ilmastotavoitteistaan yleisesti ja liikenteen osalta.

PÄÄSTÖKAUPAN KÄYTTÖNOTON AIKATAULU JA SOVELTAMISALA

Keskuskauppakamari katsoo alustavasti, että päästökaupan käyttöönotto Suomessa direktiivin toimeenpanon aikataulun mukaisesti vuonna 2027 on perusteltua, mikäli päästöoikeiden hinta otetaan huomioon mukauttamalla polttoaineiden verotuksen tasoa. Näin vältettäisiin päästöjen kaksinkertainen hinnoittelu. Tavaraliikenteen kannalta toimiva menettely olisi ammattidieseljärjestelmän käyttöönotto, jolloin hyvitykset kohdistuisivat tehokkaasti yritysten kuljetuskustannuksiin.

Ennakoitavuuden vuoksi hyvitysmekanismit on valmisteltava yhtä aikaa päästökaupan käyttöönoton kanssa ja niistä on oltava selvä kuva hallituksen esityksen antamisen yhteydessä keväällä 2024.

Mikäli verotuksen mukauttaminen ja hyvitysjärjestelmän rakentaminen ei ole mahdollista, Keskuskauppakamari pitää päästökauppaan liittymisen lykkäämistä vuoteen 2031 perusteltuna vaihtoehtona. Tällöin päästöohjaus tapahtuisi edelleen pääosin verotuksen kautta. Lykkäämisen liittyy kuitenkin merkittäviä riskejä, sillä jos polttoaineiden hiilidioksidiverotus ei täyttäisi lykkäyksen ehtoja, päästöoikeudet on luovutettava takautuvasti. Tämä on merkittävä epävarmuustekijä, joka voisi pahimmassa tapauksessa nostaa äkillisesti polttoaineen hintoja.

Arviomuistiossa kuvataan kattavasti haasteita, jotka liittyvät direktiivin soveltamisalaan. Muun muassa maa- ja metsätalous sekä veneily eivät kuulu päästökaupan soveltamisalaan. Polttoaineen jakelijalla ei kuitenkaan ole tiedossa polttoaineen loppukäyttötarkoitusta, ja erittely edellyttäisi raskaan seuranta- ja jakelujärjestelmän luomista. Myös tällä olisi vaikutusta polttoaineen hintaan.

Keskuskauppakamari katsoo siksi alustavasti, että tarkoituksenmukaisinta olisi laajentaa päästökauppa kaikkeen polttoaineen jakeluun, ja hyvittää hintavaikutus soveltamisalan ulkopuolisille toimialoille olemassa olevien verovähennysten tai muiden hyvitysjärjestelmien avulla. Lisäksi myös soveltamisalan ulkopuoliset toimialat hyötyisivät polttoaineiden verotuksen mukautuksesta yllä esitetyllä tavalla.

MUITA HUOMIOITA

Esityksen jatkovalmistelussa on tarpeen kiinnittää huomioita tarkempiin vaikutusarvioihin yritysten ja Suomen kilpailukyvyn kannalta, hyvitysjärjestelmien yksityiskohtaisempaan valmisteluun, päästökauppatulojen käytön alustavaan arviointiin sekä vertailutietoon eri maiden kansallisesta toimeenpanosta.

Keskuskauppakamari korostaa, että uuden päästökauppajärjestelmän käyttöönotto korostaa entisestään tarvetta arvioida ja uudistaa liikenteen verotuksen, maksujen ja rahoituksen kokonaisuutta jo lähivuosina. Keskuskauppakamari on jo aiemmin pitänyt esillä tarvetta toteuttaa liikenteen verotuksen ja rahoituksen laaja kokonaisuudistus.

Verotus- ja rahoitusuudistuksen tavoitteena tulee olla, että pystymme paremmin huolehtimaan liikenneverkkomme ylläpidosta ja kehittämisestä ja siirtymään kohti vähäpäästöisempää liikkumista ja kuljettamista. Uudistuksen reunaehtoina on, että liikkumisen ja kuljettamisen kokonaiskustannukset eivät nouse.

Säkkinen Teppo
Keskuskauppakamari