

Asia: VN/23899/2023

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

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Otsikon asiassa Neste Oyj lausuu seuraavaa:

Yleistä

Uusi, erillinen fossiilisen polttoainejakelun päästökauppa on osa EU:n vuonna 2021 esittelemää energia- ja ilmastopolitiikan 55-valmiuspakettia. Tässä Nesteen lausunnossa päästökauppaa käsitellään lähinnä liikennepolttoaineiden kannalta, mutta se vaikuttaa myös mm. rakennusten lämmityspolttoaineisiin ja yleisen päästökaupan ulkopuolisen (pien)teollisuuden ja energiantuotannon käyttämiin fossiilisiin polttoaineisiin.

Soveltamisala

Uusi päästökauppalaki sekä tarkkailu- ja raportointiasetus vaativat, että polttoaineiden loppukulutusta pystytään valvomaan ja tarkkailemaan täsmällisesti päästökaupan toiminnan edellytysten täyttymiseksi. Suomessa on tulkittu valmisteverovelvollisten toimijoiden olevan direktiivin velvoittamia yhteisöjä.

Neste katsoo, että kaikki polttoaineen käyttö olemassa olevan päästökauppajärjestelmän ("ETS1") ulkopuolella (raide- ja lentoliikennettä lukuunottamatta) tulisi kuulua soveltamisalaan, koska polttoaineen jakelijalla ei ole tietoa polttoaineen loppukäyttökohteesta. Fyysisesti eriytetyt

polttoainevirrat eivät ole mahdollisia usein jo huoltoasemien tilanpuutteen vuoksi, mutta erityisesti siksi, että ne vaatisivat epärealistisia investointeja koko polttoaineiden logistiikkaketjuihin terminaalien varastosäiliöistä ja jakeluautoista huoltoasemien lisäsäiliöihin ja polttoainepumppuihin. Nämä investoinnit eivät tulisi kyseeseen tilanteessa, jossa markkinavolyymit ovat merkittävässä laskussa sähköistymisen ja myös uusien kevyiden ajoneuvojen tulevan polttomoottorien valmistuskiellon vuoksi.

Mikäli uuden fossiilisten polttoaineiden jakelua koskevan päästökauppadirektiivin ("ETS2") ulkopuolelle jääviltä maa- ja metsätalouden, kalastuksen ja huviveneilyn sektoreilta halutaan välttää lisäkustannusrasitus, tulisi niiden osalta luoda jonkinlainen jälkikäteinen hyvitysmalli, kuten veronpalautusjärjestelmä tai muu korvausmalli.

### Toteutusmallit ja niiden käytännön toteutettavuus ja vaikutukset

Kuten edellä totesimme, ei polttoaineen loppukäyttäjää pystytä tunnistamaan ennakkoon. Siksi tämä arviomuistiossa esitetty toteutusmallivaihtoehto tulisi jättää pois valikoimasta. Neste kannattaa soveltamisalan laajentamista kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin polttoaineisiin edellä kuvatulla tavalla ja valtionhallinnon on sitten niin haluttaessa luotava jälkikäteiseen hintavaikutuksen hyvittämiseen perustuva malli.

Hyvitysmalleista Neste ei kannata ensimmäisenä listattua mallia ("Hyvitykset uutena järjestelmänä osana jakelijoiden päästökauppaa"), koska se todennäköisesti aiheuttaisi muutoksia ja hallinnollista lisätaakkaa polttoaineiden jakelijoille ja voisi entisestään nostaa ETS2:sta aiheutuvia polttoaineiden hintoja. Muut listatut vaihtoehdot eli jälkikäteiseen kompensatioon perustuvat hyvitysmallit ovat kannatettavampia ja niistä tulisi valita vähiten lisähallintoa ja -kustannuksia aiheuttava toteutustapa.

### Määräaikainen CO2-veroon perustuva hinnoittelun/huutokaupan lykkäys

ETS2:n päästövähennysvaikutukset on arvioitu hyvin pieniksi, joten mikäli hinnoittelun lykkäys vuodelle 2031 ei olisi iso ongelma, sillä erityisesti kunnianhimoisella tieliikenteen jakeluvälitteellä päästään tarvittaviin päästövähennystavoitteisiin. Mikäli päästöoikeuksien huutokaupan aloitusta päätettäisiin kuitenkin lykätä ('opt-out'), tulee laissa olla vaatimus kulloisenkin Suomen hallituksen velvollisuudesta pitää kansallinen ETS2-toimialojen valmisteverojen CO2-komponenttien keskiarvo selvästi korkeammalla kuin ETS2:n päästöoikeuksien hinnan ennakoitu kalenterivuoden keskiarvo. Hallituksen juuri laskettua yllättäen CO2-verokomponenttia (energiasäiltökomponentin sijaan) 77 eurosta 62 euroon tonnilta muodostuu poliittinen riski polttoaineiden jakelijoille liian suureksi

lykkäämisen käyttöön ottamisen osalta, koska jos opt-out -ehto laukeaa, tulee polttoaineiden jakelijoiden hankkia huutokaupasta jälkikäteen koko edellisvuoden luovutettujen polttoaineiden päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia. Tätä todella suurta kustannusta (arviomuistiossa arvioitu päästöoikeuksien huutokauppatulo noin 0,5 miljardia euroa) ei pystyttäisi enää jälkikäteen siirtämään polttoaineiden hintoihin, mikä voisi johtaa markkinahäiriöön ja nostaa kyseessä olavassa tilanteessa polttoaineiden hintoja kerralla erittäin paljon. Tämä olisi riski myös polttoaineiden loppukuluttajille ja mm. ETS2:n piirissä olevan teollisuuden kilpailukyvyille ja lisäksi koko teollisuutta, elinkeinoelämää ja kuluttajia palvelevan logistiikan kustannuksia ennakoimattomalla kertahintapompulla.

Lisäriskinä on, että komissio ei suunnitelluilla joustokeinoilla pystyisikään pitämään päästöoikeuden hintaa 45-50 eurossa CO2-tonnilta. Jos hinta kohoaisi merkittävästi ylimääräisten päästöoikeuksien huutokauppaamisesta huolimatta, jäsenmaan opt-out -ehto laukeaisi lähes varmasti, koska CO2-veroja tuskin ehditään tai poliittisesti voidaan tässä tilanteessa nostaa riittävän dynaamisesti ja riittävän korkealle opt-out -ehdon säilyttämiseksi.

Muita näkökohtia: ETS2:n rooli 2030-luvulla

Neste katsoo, että tieliikenteen ja koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteet on jatkossakin (2030-luvulla ja EU:n 2040-tavoitteissa) oltava erillään EU:n yleisestä päästökaupasta, koska eri sektorien päästövähennysten marginaalikustannukset eroavat toisistaan suuresti, jolloin taakanjakosektorien tai ETS2-sektorien sisällyttäminen yhteiseen yleiseen päästökauppaan johtaisi lisääntyvään eurooppalaisen teollisuuden kustannusrasitukseen ja kilpailukyvyn heikkenemiseen. Tämä voisi lisätä hiilivuotoa ja kansantaloudellisia ongelmia. Sektorikohtaiset päästövähennysmekanismit, kuten tieliikenteen jakeluveto, ovat tehokkaita ja ennakoitavia keinoja päästä päästövähennystavoitteisiin. Liiallista päällekkäistä ohjausta on vältettävä, joten ETS2:n jatkamisen (2030-luvulla) sijasta energiaverodirektiivi tulisi saada päivitettyä ja CO2-vero-ohjausta lisättyä koko EU-tasolla.

Ohlström Mikael  
Neste Oyj