

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistiolounnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistiolounnoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistiolounnoksesta

Climate Leadership Coalition (CLC) kiittää mahdollisuudesta lausua arviomuistiolounnoksesta.

CLC pyrkii edistämään systeemisiä kasvihuonekaasupäästöjä vähentäviä ratkaisuja, jotka ovat skaalattavissa teolliseen kokoluokkaan. Systemisemmän markkinapohjaisen ratkaisun tulisi mm.:

- I Varmistaa päästövähennykset (ja mahdollistaa hiilinielut)
- II Luoda riittävä hinta hiilidioksidipäästöille
- III Varmistaa taloudellisesti tehokas kehitys, jossa halvimmat ratkaisut toteutetaan ensin
- IV Olla ennakoitavissa pitkällä tähtäimellä ja kestää poliittiset valtuutukset
- V Olla säädettävissä tarpeen mukaan
- VI Mahdollistaa hiilidioksidipäästöistä saatujen tulojen käyttö vauhdittamaan vähähiilisten ratkaisujen käyttöönottoa ja vihreää liiketoimintaa
- VII Mahdollistaa oikeudenmukaisen siirtymän kohti ilmastoneutraaliutta

CLC pitää EU:n komission ehdotusta päästökauppadirektiivin muuttamisesta ja laajentamista liikenteeseen ja lämmitykseen sekä ehdotuksia järjestelmän huutokauppatulojen käytöstä hyvinä ja tarpeellisina ja olemme myös toimittaneet tästä lausunnon eduskunnan talousvaliokunnalle. Päästökauppajärjestelmän käyttöä keskeisenä instrumenttina tulee laajentaa, jotta päästövähennykset saadaan turvattuun myös lämmitys- ja liikennesektoreilla. Päästökauppa

muodostaa vaikuttavan CO2-hinnan ja luo kannustimen kehittää puhtaita ja ilmastoystävällisiä ratkaisuja tarvittavassa isossa mittakaavassa. CLC:n näkemyksiä laajemmin täällä.

Arviomuistioluonnoksessa todetaan, että päästökaupalla varmistetaan päästötavoitteen toteutuminen, koska myytävien päästöoikeuksien määrä voidaan asettaa vastaamaan päästökattoa. Tieliikenteen päästökaupassa polttoaineen jakelija ostaisi päästöoikeuksia. Tarvittavien päästövähennysten määrä vaikuttaa päästöoikeuden hintaan. Hinta asettuu markkinoilla sellaiselle tasolle, että polttoaineen kulutus mukautuu päästökaton mukaiseksi.

Kuten muistiossakin todetaan, tämän tyyppinen ratkaisu on jo käytössä mm. Kaliforniassa. Glasgow'n ilmastokokouksessa pääministeri Justin Trudeau kertoi Kanadan suunnittelevan päästökaton asettamista öljy- ja kaasusektorille. Ilmoitus oli merkittävä, koska Kanadassa on käytössä useita erityyppisiä CO2-hinnoitteluratkaisuja ja hallitus on ilmeisesti päättänyt siihen, että muilla keinoilla ei saada päästövähennyksiä riittävän nopeasti.

Muistion mukaisesti myös CLC näkee, että kansallinen tieliikenteen päästökauppa on vaihtoehto, jos EU:n laajuinen tieliikenteen päästökauppa ei toteutu tai viivästyisi. Kannatamme sitä, että kansallinen päästökauppa-arkkitehtuuri suunnitellaan pitkälle, vaikkei sitä käyttöön otettaisikaan, tällä osaamisella voimme myös vaikuttaa EUn tuleviin ratkaisuihin.

Pidämme laadittua arviomuistioluonnosta pääosin hyvin laadittuna, joskin esitämme muutamia yleisiä ja joitakin yksityiskohtaisia kommentteja alla.

Muistio ei ota kantaa siihen, mitä tapahtuu polttoaineeverolle päästökaupan käyttöönoton yhteydessä. Verotus on kuitenkin tällä hetkellä pääasiallinen komponentti liikenne polttoaineiden kustannusrakenteessa ja ilmastopoliittisessa ohjauksessa. Verotuksen roolia mahdollisen kansallisen päästökaupan yhteydessä olisi mielestämme syytä tarkastella kattavammin. Päästökauppamalliin siirryttäessä pitää miettiä koko uusi arkkitehtuuri tuki- ja verorakenteineen ja päällekkäiset ohjausmekanismit tulee karsia.

Helsingissä 3.12.2021

Jouni Keronen

Toimitusjohtaja

Climate Leadership Coalition (CLC)

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi

Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2

-

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona

Voitte tässä lausua luvusta 3

-

Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot

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

-

Päästökaupan vaikutukset

Voitte tässä lausua luvuista 5.1.-5.5.

- Luvussa 5.2 todetaan että "... VTT on arvioinut mahdollisen EU:n tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökaupan päästövähennysvaikutuksia tieliikenteelle Suomessa käyttäen komission esityksen yhteydessä julkaisemassa vaikutusarviossa käytettyjä hintoja: +11 snt/l bensiinille ja +13 snt/l dieselille." Komission arvio päästökaton alemasta (noin 5%/a) polttoaineen hintaan on todennäköisesti vahvasti aliarvioitu. Kotimaisessa valmistelussa tulisi nojautua perustellumpaan arviointiin.
- Muistion luvut 5.3-5.5 hinnannousun vaikutuksista kotitalouksiin, yrityksiin ja joukkoliikenteeseen ovat verrattain yksityiskohtaisia ja vaikeaselkoisia ja kaipaisivat tiivistämistä.
- Epäselväksi jää muistion yhteenvedossa mainittu 1,25 Mt:n vähennystarve vuoteen 2030 mennessä kun esim. luvussa 5.1 vähennystarpeeksi esitetään 0,87 Mt. Tämä raportin sisäinen ristiriita kaipaa selvennystä.

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 vaihtoehtoisista toteutamistavoista.)

-

Yhteenveto ja johtopäätökset

Voitte tässä lausua luvusta 6.

-

Turkki Juha
Climate Leadership Coalition