

Lausunto

03.12.2021

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistiolounnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistiolounnoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistiolounnoksesta

Arviointimuistion lähtötiedot ovat osin kohtuullisen vanhoja, eikä niiden yhteyttä tähän päivään ole sen kummemmin perusteltu. Autokannassa on tapahtunut muutoksia ja tapahtuu jatkossakin mahdollisesti kiihtyvällä tahdilla, joka vaikuttaa merkittävästi päästökaupan tarpeellisuuteen ja rakenteeseen.

Päästökaupan tehtävänä olisi saavuttaa ilmastotavoitteet tavoiteaikataulussa. HS 27.11.2021 St1:n pääomistaja ja laajasti tunnustettu energia-alan osaaja ja visionääri Mika Anttonen kirjoitti: "Todellisessa maailmassa päästöt ovat kasvussa ainakin seuraavat kymmenen vuotta, mikä on hyvin maailman johtajien tiedossa. Miksi asetetaan tavoitteita, joita ei voida saavuttaa?" Tämän lainauksen viesti olisi hyvä saattaa myös Suomen johtajien tietoon, että he osaisivat suhteuttaa suomalaisia toimenpiteitä oikeaan kontekstiin.

Liikennepalvelukauppiat ry:n näkemys on yhtenevä arviointiraportin loppupäätelmän kanssa, eli kansallista päästökauppajärjestelmää ei tule toteuttaa. EU-tason päästökauppa on suunniteltu toteutumaan vuonna 2026. Arviointiraportin mukaan Suomen kansallinen päästökauppa alkaisi samanaikaisesti ja olisi kallis toteuttaa.

Polttoaineiden maailmanmarkkinahinta ja suomalainen verotus nostavat polttoaineiden hinnat ilman päästökauppaisääkin luotaantyöntävän korkeiksi. Polttonesteiden korkea hintataso on jos pidemmän aikaa pitänyt huolen siitä, että Suomessa ajetaan pääsääntöisesti vain ne ajot, jotka on pakko ajaa.

Liikennepalvelukauppiat ry haluaa nostaa esiin myös nyt päästöttömiksi luokiteltujen sähköautojen sekä vähäpäästöisiksi luokiteltujen hybridi-autojen elinkaaren aikana tuottamat päästöt verrattuna bensiini- ja dieselkäyttöisiin autoihin. Elinkaariajattelu kuvaa teknologioiden välisiä eroja paremmin kuin yksittäisen ajatun kilometrin ajohetkellä synnyttämä päästö. Kokonaisuuksien tulisi olla ratkaisujen pohjana, ei rajallisen aikaikkunan sisällä tapahtunut toiminta.

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi

Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2

Liikennepalvelukauppiat ry haluaa painottaa tulevaisuuteen realistista suhtautumista ja tosiasioiden hyväksymistä. Tällä viittaamme kasvihuonepäästöjen tulevan vuosikymmenen kehitykseen, johon St1:n Mika Anttonen otti kantaa HS 27.11.2021 kirjoituksessaan. Kasvihuonepäästöjen vähentäminen on oltava joka ainoan ihmisen tavoitteena, mutta Suomen kansallisella päästökaupalla tai muilla veroluonteisilla maksuilla ei ole merkittävää vaikutusta globaalin tai alueellisen kasvihuonekaasupäästömäärän volyymimuutokseen. Toki Suomen on tehtävä oma osansa, mutta jalat maassa ja järkevästi toteuttaen.

Tausta ja valmistelu tuo esiin polttoaineiden verotuksen monimutkaisuuden. Nykytilaan suunnitellaan tuotavaksi vielä komplisoivia elementtejä uusien veroluonteisten erien sekä mahdollisesti joihinkin kansalaisiin kohdistuvien palautusten muodossa. Nyt on hyvä mahdollisuus yksinkertaistaa verotusta ja jättää lisäarvoa tuottamaton verorahan molempiin suuntiin liikuttelu pois.

Arviointimuistiossa todetaan kohdassa 2.2, että liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä kaikista Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Vastikään oli esillä suomalaisen sähkötekniikan professorin esitys, jossa liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen osuudeksi vuonna 2016 mainittiin 15.9 % kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Jos kyseessä on sama luku, niin yltiöpäinen ylös pyöristäminen ei ole hyväksyttävää. Jos kyseessä on eri luku, niin tämä kertoo jotain mittausmenetelmien ja -tulosten poikkeavuuksista sekä luotettavuudesta. Arviointimuistio toteaa, että Suomen liikenteen kasvihuonepäästöt ovat vähentyneet vuodesta 2008 lukien (pois lukien vuosi 2018), joten voisi kuvitella liikenteen osuuden kokonaiskasvihuonepäästöistä mieluummin supistuneen kuin kasvaneen.

Jos kansallisen päästöoikeuksien myyntiin vastoin arviointiraportin loppupäätelmää mentäisiin, olisi myynti kohdistettava pelkästään päästöoikeuksia käyttäville tahoille. Muille kuin jakelijoille avoimen sekundäärimarkkinan luominen synnyttää spekulanteille mahdollisuuden voittoihin. Liikennepalvelukauppiat ry ei näe avoimia sekundäärimarkkinoita perustelluiksi missään muodossaan. Avoimia sekundäärimarkkinoita ei hallitse kukaan, eikä niissä mahdollisesti tehtävät voitot ohjautu ympäristötyöhön, vaan spekulanttien omiin tarkoituksiin. Päästökaupan hinnoittelu tulee aina olla perusteltua ja päästökaupan maksajalle ennakoitavissa oleva kulu. Liikennepalvelukauppiat ry haluaa alleviivata, että kaikki Suomea koskevasta päästökaupasta aiheutuvat kulut maksaa lopulta suomalainen kuluttaja tai yritystoiminta. Päästökaupalla kauppa

käyvien spekulanttien voittojen maksattaminen yritystoiminnalla ja kuluttajilla ei ole toivottava tilanne.

Jos päästökauppa järjestetään huutokaupamallilla, on mahdollista, että silloin syntyy monopoli. Jos vastoin toivettamme huutokauppajärjestelmään mentäisiin, on se säänneltävä niin, että monopolivaihtoehto estetään. Jos päästökaupan kautta joku toimija saisi Suomessa monopolin polttoainemarkkinoiden päästökaupassa, nousisivat polttoaineiden hinnat hallitsemattomasti.

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona

Voitte tässä lausua luvusta 3

Liikennepalvelukauppiat ry toteaa, että arviointiraportissa todetaan kansallisen päästökaupan viranomaiskulojen nousevan melko suuriksi. Korkeat viranomaiskulut on jo itsessään kirkas varoitusvalo järjestelmän raskaudesta ja tehottomuudesta. On varmasti löydettävissä menetelmä, joka ei aiheuta nyt kuvatun tasoista hallinnollista kuluja. Kun kansallinen päästökauppa jätetään toteuttamatta ja edetään EU-tason päätösten mukaisesti, ei synny turhia ja lisäarvoa tuottamattomia kuluja.

Reaalimaailma on otettava mukaan arviointiarsenaaliin kun suunnitellaan reaalitilanteen pohjalta kootun WEMin pohjalta politiikkaskenaario WAMia. Arkitodellisuus on tunnustettava ja lähdettävä rakentamaan WAMia ja tulevaisuuden kuvaa faktojen pohjalta, ei haaveiden varaan. Poliitiikkaskenaariosta saadaan juuri niin lupaavan ja tavoiteltavan näköinen kuin siitä halutaan saada, koska se perustuu arvioihin, joiden pohjana ei välttämättä ole faktaa. Tärkeintä on tehdä politiikkaskenaariosta sellainen skenaario, joka tunnustaa tosiasiat. Nyt ei olla tällaisen skenaarion äärellä.

Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot

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

Liikennepalvelukauppiat ry korostaa, että päästökauppa on pidettävä polttoainejakelijoiden piirissä. Näin toimimalla ei anneta spekulanteille mahdollisuutta tehdä päästökaupalla voittoja suomalaisten kuluttajien ja yrittäjien kustannuksella. Liikennepalvelukauppiat ry painottaa, että primäärimarkkina riittää päästökaupassa. Jos sekundäärimarkkina halutaan kaikesta huolimatta toteuttaa, on markkina pidettävä rajattuna polttoainejakelijoiden piirissä.

Jos kansallinen päästökauppa vastoin luuloa toteutuu, Liikennepalvelukauppiat ry näkee päästökaupan toteutuksen ilmaisjakona sekä myyntinä kiinteään hintaan parhaiten ennakoitavana toimintamallina. Ennakoitavuus on tärkeä arvo jo sinänsä. Näin toimien päästökaupan

vaikuttavuutta pystytään säätämään hallitusti ja ennustettavasti, jolloin hintataso ei pääse karkaamaan hallitsemattoman korkeaksi.

Päästökaupan vaikutukset

Voitte tässä lausua luvuista 5.1.-5.5.

Toteutuessaan päästökauppa vaikuttaisi yksiselitteisesti polttoaineen hintoja nostavasti. Polttoaineen hinnan nousu eriarvostaisi kansalaisten asemaa asuinpaikan perusteella. Kaupunkikeskustoissa vaikutukset olisivat merkittävästi vähäisempiä kuin haja-asutusalueilla.

Päästökaupan toteutuessa koskettaisi polttoaineiden hintojen nousu raportin mukaan erityisesti haja-asutusalueilla asuvia kansalaisia. Samoin se koskettaisi haja-asutusalueiden polttoainejakelijoita, joiden liiketoiminnan kannattavuus heikkenisi. Tästä on suoraan johdettavissa, että haja-asutusalueilla tulisi todennäköisesti tapahtumaan jakelupisteiden verkon harventumista, jolla olisi moninaisia seurauksia. Työllisyyden heikentyminen olisi varmaa. Päästöjen lisääntyminen olisi varmaa, koska polttoaine täytyisi käydä hakemassa pidemmän matkan päästä, jolloin syntyy uutta ja aiempaan verrattuna tarpeetonta ajoa. Polttoainejakelijat hyvin usein tarjoavat haja-asutusalueella useita muita tarvittavia palveluja, jolloin näiden palveluiden poistumisen vaara olisi suuri. Haja-asutusalueiden elinvoimaisuus kokisi suuren kolauksen.

Polttoaineen hinnannousu vaikuttaisi suoraan yritysten kilpailukykyyn. Jo nykymallilla annamme kilpailijamaillemme etumatkaa verottamalla tieliikennettä kilpailijoitamme merkittävästi kovemmin. Kansallisella päästökaupalla tätä eroa kasvatettaisiin entisestään. Liikennepalvelukauppiat ry haluaa alleviivata, että EU-tason ratkaisut kohtelevat lähtökohtaisesti samoin kaikkia jäsenmaita. Suomen on EU-tason päästökaupasta sovittaessa saatava Suomen pitkät välimatkat ja muutenkin oma erikoinen asemansa jalostettua päätöksenteossa niin, että suomalaisten yritysten kilpailukyky ei entisestään heikkene.

Joukkoliikenteen kustannusten nousu näkyisi lippujen hinnoissa ja muutenkin vaikeuksissa oleva toimiala kohtaisi lisää haasteita. Jos joukkoliikennetukea samalla nostettaisiin, vaikuttaisi se tehottomalta ja lisäarvoa tuottamattomalta toiminnalta.

Kompensaatiot ja yhteenveto vaikutuksista ja kompensaatioista

Voitte tässä lausua luvuista 5.6. ja 5.7. (Lausunnonantaja pyydetään ottamaan kantaa muistion kompensaatiomalleihin sekä esittämään mahdollisia muita näkemyksiä kompensaatioiden tarpeellisuudesta ja vaihtoehtoista toteutamistavoista.)

Kotitalouksien kompensaatiomallit saattaisivat hyvin todennäköisesti lisätä päästöjä, jos päästökaupan korotukset kompensoitaisiin jollekin osalle suomalaisia. Arviointiraportissa on käyty eri kompensaatioperusteet hyvin läpi ja tuotu myös esiin niiden haasteet.

Raportissa esitetyt kompensaaion toteutustavat ovat lähtökohtaisesti kaikki hallintoa paisuttavia toimenpiteitä, jota kautta syntyy lisäarvoa tuottamattomia kuluja. Liikennepalvelukauppiat ry haastaa jatkotyön tekijät löytämään keinoja, joilla verorahan edestakaisin liikuttelu voidaan välttää. Ensin verojen tai veron kaltaisten maksujen kerääminen ja sitten niiden osittainen eri kriteerein tapahtuva palauttaminen aiheuttaa ainoastaan lisäarvoa tuottamattomien hallinnollisten kulujen kasvua.

Yhteenveto ja johtopäätökset

Voitte tässä lausua luvusta 6.

Liikennepalvelukauppiat yhtyy raportin loppupäätelmään, jossa todetaan: “Kesällä 2021 päivitetyn tieliikenteen perusennusteen pohjalta tehdyn arvion mukaan tilanne ei vaikuta edellyttävän kansallisen tieliikenteen päästökaupan välitöntä käyttöönottoa, mikäli kansalliset ja EU-tason toimet toteutuvat suunnitellusti” ja “Täysimittainen kansallinen päästökauppa olisi työryhmän tekemien selvitysten perusteella otettavissa käyttöön aikaisintaan vuonna 2026, jolloin alkuajankohta olisi sama kuin komission ehdotuksessa EU:n laajuisesta tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökaupasta.” Nämä päätelmät pohjautuvat vahvasti pitäytymistä päästökaupan suhteen EU-tason päätöksissä.

Kansallisen päästökaupan mahdollinen toteutusaikataulu on Liikennepalvelukauppiat ry:n mielestä laadittu aivan liian optimistiseksi. Lisäksi kansallisen päästökaupan raportissa korkeaksi todetut kustannukset tuskin tulevat pysymään annetuissa arvioissa.

Liikennepalvelukauppiat ry esittää, että Suomi ei rakenna kansallista päästökauppajärjestelmää, vaan pyrkii vaikuttamaan EU-tasolle rakennettavaan päästökauppajärjestelmään niin, että se ei heikennä suomalaisten yritysten kilpailukykyä ja säilyttää suomalaisilla mahdollisuuden liikkua omassa maassaan järkevästi hinnoitelluilla polttoaineilla.

Salonen Jari
Suomen Bensiinikauppiaitten ja Liikennepalvelualojen Liitto SBL ry - Liiton
nimi on liittokokouksen päätöksellä muutettu muotoon
Liikennepalvelukauppiat ry