

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistioluonnoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistioluonnoksesta

-

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi

Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2

-

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona

Voitte tässä lausua luvusta 3

Suomi on sitoutunut vähentämään kotimaan liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi Suomen vuodelle 2035 asettama hiilineutraaliustavoite edellyttää liikenteen kasvihuonepäästöjen saattamista nolnaan vuoteen 2045 mennessä. Ilman näiden liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista Suomen on hyvin vaikea saavuttaa ilmastotavoitteitaan. On myös huomioitava se, että EU:n Suomelle asettamat ilmastotavoitteet eivät vastaa ilmastotieteen edellyttämää päästövähennyspolkua puolentoista asteen tavoitteeseen nähden, sekä se, ettei Suomen oma hiilineutraaliustavoite vastaa IPCC:n tuoreimman raportin turvallisinta hiilibudjettia.

Päästöjen hinnoittelu on yksi keskeisistä tavoista leikata päästöjä, ja se voidaan toteuttaa joko verotuksen tai päästökaupan muodossa. EU:n komissio on esittänyt koko EU-alueen kattavan tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökaupan käynnistämistä vuonna 2026. Tämän toteutumiseen ja aikatauluun liittyy kuitenkin niin suurta epävarmuutta, että Suomen on välttämätöntä suunnitella myös kansallisesti käyttöönotettavia taloudellisia ohjauskeinoja päästövähennysten riittävydestä varmistumiseksi. Finnwatch pitää kansallista liikenteen

päästökauppajärjestelmää yhtenä potentiaalisena tapana vähentää liikenteen päästöjä kustannustehokkaasti.

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.

-

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.)

Päästöverot ja päästökauppajärjestemät nostavat haittaa aiheuttavien toimintojen tai tuotteiden hintoja ja niillä on siten myös jako-oikeudenmukaisuuteen liittyviä vaikutuksia. Nämä – ja muut – oikeudenmukaisuusvaikutukset on välttämätöntä huomioida ohjauskeinon toteutusta suunniteltaessa. Muutoin päästöohjausmekanismit johtavat suurella todennäköisyydellä tilanteeseen, jossa jo nyt heikoimmassa asemassa olevien asema heikkenee ennestään. Sosiaalisen oikeudenmukaisuuden huomioiminen vaikuttaa myös päästöhinnittelun yhteiskunnalliseen ja poliittiseen hyväksyttävyyteen, ja ilman riittävää julkista tukea päästöjen hinnoittelujärjestelmää on vaikea toteuttaa.

Päästöhinnittelusta saatavien varojen käytöllä on keskeinen merkitys sekä jako-oikeudenmukaisuuden että järjestelmän hyväksyttävyyden kannalta. Siksi on tärkeää, että varat ohjataan siirtymän nopeuttamiseen ja heikoimmassa asemassa olevien tukemiseen. Liikenteen päästökaupan kohdalla tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että päästökauppatuloilla tuetaan siirtymää ja kompensoidaan nousseista kuluista aiheutuvaa taakkaa pienituloisimmille – kuitenkin niin, ettei kompensaatio ole sidoksissa ostetun polttoaineen määrään, sillä tämä vesittäisi päästökaupan ohjausvaikutuksen.

Usein esillä ollut ansiotulo- tai yhteisöverojen alentaminen ei palvele tätä tarkoitusta, koska veroalennukset hyödyttävät ennen kaikkea keski- ja suurituloisia eivätkä heikoimmassa asemassa olevia. Lisäksi veronalennukset yhdessä päästöleikkausten seurauksena laskevien päästökauppatulojen kanssa johtavat ajan mittaan yhteiskunnan rahoituspohjan rapautumiseen.

Ilmastotavoitteiden myötä liikenteen päästöjen on vähennyttävä nopeasti, mikä tarkoittaa sitä, että liikenteen päästökaupan tuotot jäävät väliaikaisiksi.

Sen sijaan hiiliosinko voisi yhdessä siirtymää vauhdittavien toimien kanssa olla potentiaalinen kompensointikeino, sillä jo päästökauppatulojen osittaiseen palautukseen perustuva hiiliosinko mahdollistaa päästökauppajärjestelmän kokonaisvaikutusten kääntämisen progressiivisiksi. Lisäksi hiiliosingon avulla voidaan lisätä polttoaineiden hinnannousun yhteiskunnallista hyväksyttävyyttä. Kun hiiliosingon määrä sidotaan päästökauppatulojen kokonaismäärään, ei päästöleikkauksista aiheutuva päästökauppatulojen lasku myöskään johda yhteiskunnan rahoitusongelmiin.

Yhteenveto ja johtopäätökset

Voitte tässä lausua luvusta 6.

-

Hietanen Saara
Finnwatch ry

Leipola Lasse
Finnwatch ry