

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistiolounnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistiolounnoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistiolounnoksesta

LAUSUNTO KANSALLISEN TIELIIKENTEEN PÄÄSTÖKAUPPAA KOSKEVASTA
ARVIOINTIMUISTIOLUONNOKSESTA 3.12.2021

1) Energiaverodirektiivin uudistaminen sekä EU:n päästökaupan valmistelu aiheuttavat merkittäviä muutospaineita liikennepolttoaineiden verotukseen ja hinnoitteluun. Uutta sääntelyä on siis valmisteilla runsaasti ilman kansallista päästökauppaakin. Mikäli EU-tason ratkaisut viivästyvät, jo olemassa olevan kansallisen lainsäädännön muutoksilla voidaan taata riittävät toimenpiteet tavoiteuralle pääsemiseen.

2) Kun arviointimuistiolounnoksen skenaarioita tarkastellaan etenkin arvioitua nopeamman liikenteen sähköistymiskehityksen tapauksessa (FLT1 + 100 000 sähköautoa), ei päästöjen puolittumistavoitteen saavuttamisen edellyttämien hinnoittelutoimenpiteiden tarve vaikuta merkittävältä.

3) Veronmaksajain Keskusliitto pitää päästöjen vähentämistä tärkeänä, mutta suhtautuu varauksella kansallisen liikenteen päästökaupan tarpeellisuuteen. Liikenteen päästöjen hinnoitteluun ja päästövähennysten tavoitteluun on jo olemassa toimivat kansalliset instrumentit liikenteen verotuksessa. Niiden avulla päästöjä voidaan ohjata tehokkaasti jo nyt.

Veronmaksajain Keskusliitto haluaa tuoda esiin seuraavia näkökohtia liittyen kansalliseen tieliikenteen päästökauppaan pohjautuen kansallisen päästökaupan arviomuistiolounnokseen sekä muihin ajankohtaisiin polttoaineiden hinnoittelua koskeviin sääntelymuutoksiin ja nykytilaan.

Suomessa kaikki liikenteen erityisverot (autovero, ajoneuvovero ja polttoaineverot) ovat päästöperusteisia. Eli sekä auton hankintaan, että käyttöön kohdistuvat verot ohjaavat autoilijoita vähentämään päästöjä. Erityisesti liikennepolttoaineiden verot ovat nykyisellään hyviä päästöperusteisia ”kilometrivoeroja”, jotka ovat yksinkertaisia ja hallinnollisesti tehokkaita. Esimerkiksi valtionvarainministeriön Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän hyvässä taustaselvityksessä toukokuulta 2021 luetellaan useita vaihtoehtoisia päästövähennystoimia, jotka voidaan toteuttaa kansallisesti voimassaolevia lakeja muuttamalla ja näin ollen vähäisin hallinnollisin kustannuksin.

EU:n komissio julkisti 14.7.2021 laajan ilmastopakettinsa, johon lukeutuu useita erilaisia toimia hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi Euroopassa. Ilmastopakettilla tähdätään 55 prosentin päästövähennystavoitteen saavuttamiseen EU:ssa vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 1990 päästötasoon aiemman 40 prosentin tavoitteen sijaan. Yhtenä toimenä muiden joukossa on EU:n laajuisen uuden päästökauppajärjestelmän luominen vanhan päästökauppajärjestelmän rinnalle. Uusi päästökauppajärjestelmä koskisi tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökauppaa.

Tämän ohella muun muassa energiaverodirektiiviin ollaan tekemässä uudistuksia, jotka aiheuttavat polttoaineiden verotuksen rakenteeseen merkittäviäkin muospaineita. Ehdotuksessa energiaverotus perustuisi polttoaineen energiasisältöön ja välillisesti ehdotettu veroluokkien välinen porrastus sisältäisi myös hiilidioksidiohjausta. Direktiivin on määrä tulla voimaan vuoden 2023 alusta.

Päästökaupan avulla liikenteen polttoaineiden päästöt saadaan tietyille halutulle tasolle. Päästöluvista maksettavien hintojen seurauksena polttoaineiden hintoihin kohdistuisi veron kaltaisesta nousupaineita, millä olisi kasvattavia vaikutuksia kotitalouksien kulutusmenoihin ja yritysten kohtaamiin polttoainekustannuksiin. Polttoaineiden kysynnän vähentyminen voi vauhdittaa, mikäli polttoaineiden hinnan nousua seuraa vähä- ja nollopäästöisten autojen kysynnän lisääntyminen.

Päästökaupan etuna ja samanaikaisesti ongelmana verotukseen nähden voidaan pitää sitä, että markkinoilla muodostuvaa päästön hintaan liittyy paljon epävarmuutta pitkällä aikavälillä. Etu se on siinä mielessä, että päästöt sektorilla saadaan tietyille tasolle ”hinnalla millä hyvänsä”. Jos taas hinta osattaisiin ennakoida, säätämällä verotusta, päästäisiin samaan lopputulokseen.

Ongelmana on, että päästökauppa saattaa jossain tilanteissa aiheuttaa painetta polttoaineiden äkkinäisiin hintamuutoksiin. Tällöin voi tulla ennalta arvaamattomia kompensointitarpeita, esimerkiksi EU-tason päästökaupan myötä kansalliseen polttoaineverotukseen. Muutoinkin EU-tason päästökauppa voi aiheuttaa painetta kansallisten polttoaineverojen laskemiseen. Rajatun sektorin päästökauppa auttaa saavuttamaan päästötavoitteet kyseisellä sektorilla, mutta kuinka tehokkaasti, kun otetaan huomioon vaikutukset kokonaispäästöihin mahdollisine kompensatiotarpeineen.

Hallitus on linjannut, että kansallista tieliikenteen päästökaupan valmistelua tehdään siltä varalta, että muut kansalliset ja EU-tason ratkaisut eivät riitä päästötavoitteen saavuttamiseen. EU-tason vastaava päästökauppa onkin siten ensisijaisempi keino, jolla päästöjä voidaan vähentää tehokkaammin. Kun hallituksella on jo kansallisesti mahdollisuudet ohjata veroilla hintavaikutuksen kautta päästötavoitteiden saavuttamista, kansalliselle ja mahdollisesti rinnakkaiselle päästökaupalle ei ole erityistä tarvetta.

Arviointimuistioluonnoksen skenaarioissa arvioidaan, että FLT1-toimenpiteiden toteutuessa liikenteen vuoden 2030 päästövähennystavoitteen saavuttaminen edellyttäisi bensiinin litrahinnalle noin 19 sentin ja dieselin litrahinnalle noin 14 sentin kuluttajahinnan nousua.

Arviointimuistioluonnoksen vaikutusarvioissa mainitaan, että polttoaineiden hintoja ”verrataan vuoden 2019 keskihintoihin”. Mikäli sähköautokanta kasvaisi vuoteen 2030 mennessä 100 000 autolla aiempaan perusennusteeseen nähden, bensiiniin kuluttajahintaan kohdistuisi vastaavasti 6 sentin ja dieselin kuluttajahintaan 4 sentin korotus litraa kohden. Jäljempänä mainitut vaikutukset liikennepolttoaineiden hintoihin olisivat siis jonkin verran pienemmät kuin kuluvalle vaalikaudella aiemmin päätetyt liikennepolttoaineiden veronkorotuksen vaikutukset (HE 66/2019).

Tilastokeskuksen kuukausittaisten keskihintojen mukaan 95 E10 –moottoribensiinin kuluttajahintojen kuukausikeskiarvo vuonna 2019 oli noin 1,5 euroa/l ja dieselöljylle noin 1,4 euroa/l.

Ripeää sähköistymiskehitystä voinee pitää todennäköisenä, mitä myös enteilee liikenne- ja viestintäministerin toteamus eduskunnan täysistunnossa 25.11.2021: ”nyt näyttää siltä, että liikenne sähköistyy aivan ennätysvauhtia, jolloin meidän tämänhetkinen arvio on se, että kansallinen päästökauppa ei olisi tarpeellinen”.

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi

Voitte tässä lausua arviomuiston 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.

-

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.

-

Kirkko-Jaakkola Mikael
Veronmaksajain Keskusliitto ry

Kalluinen Janne
Veronmaksajain Keskusliitto ry