

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistiolounnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistiolounnoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistiolounnoksesta

Liikenteen päästöohjauskeinojen yhteensopivuus:

Liikenteen päästöjä pyritään jo nykyään vähentämään erilaisilla ohjauskeinoilla, joista erityisesti uusiutuvan energian jakeluelvoite ja valmisteveron CO₂-komponentti ohjaavat polttoaineen jakelijoita. Pällekkäisten ohjauskeinojen asettaminen aiheuttaa lisäkustannuksia ilman lisäpäästövähennyksiä. Siksi uutta liikenteen polttoaineiden päästövähennysten ohjauskeinoa arvioitaessa tulisi arvioida myös sen yhteensopivuus ja yhteisvaikutus muiden ohjauskeinojen kanssa.

Esimerkiksi valmisteverotuksen CO₂-komponentti olisi suoraan päällekkäinen päästöoikeuksien kanssa ja tulisi näin ollen poistaa ja korvata päästöoikeuksilla, mikäli liikenteen päästökauppa (EU tai kansallinen) otetaan käyttöön.

Jakeluelvoitteen osalta tulisi tarkastella mahdollisuutta täyttää jakeluelvoitetta myös päästöoikeuksilla. Liikenteen päästökaupan toteutuessa kansallinen jakeluelvoite tulisi asettaa EU:n mukaiselle minimivelvoitetasolle (tällä hetkellä 14 % vuonna 2030). Päästökaupan suunnittelussa tulisi valita tarkastellaanko ainoastaan polttoaineen polton aikaisia päästöjä vai koko elinkaarenaikaisia päästöjä. Yhteensovittaminen RED III mukaisen päästövähennystavoitteen kanssa on todennäköisesti helpompaa, jos myös päästökaupassa tarkastellaan polttoaineen elinkaarenaikaisia päästöjä.

Arviomuistion yhteenvedon mukaan EU-laajuisen päästökaupan etuna on mm. se, että EU:n laajuinen hintavaikutus ei heikentäisi suomalaisen elinkeinoelämän suhteellista kilpailukykyä muuhun unioniin verrattuna. Tämä on tärkeä huomio, sillä jo nyt Suomen elinkeinoelämän suhteellinen kilpailukyky on heikentynyt EU-tavoitteita korkeamman kansallisen jakeluvaihtoiteen vuoksi sekä suhteellisesti korkeamman polttoaineen valmisteveron vuoksi. Tämä vahvistaa edelleen eri ohjauskeinojen yhteisvaikutusten tarkastelun tärkeyttä etenkin kustannusten ja Suomen elinkeinoelämän kilpailukyvyn osalta.

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi **Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2**

Polttoaineen hinnoittelu ja verotus:

Arviomuistion luvussa 2.1 mainitaan, että valmisteveron nouseminen ei automaattisesti tarkoita polttoaineen kuluttajahinnan korotusta. Esimerkkinä annetaan vuosi 2020, jolloin veronkorotuksesta huolimatta polttoaineen hinta laski raakaöljyn markkinahinnan laskusta johtuen. Haluamme painottaa, että polttoaineen jakelijat siirtävät kuluttajahintaan veronkorotukset, uusiutuvan energian jakelusta syntyvät kustannukset ja tulevaisuudessa mahdolliset päästökaupasta aiheutuvat kustannukset, vaikkakin samaan aikaan kuluttajahintaan vaikuttaa myös arviomuistiossa kuvatut muutkin seikat.

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.)

Pieni toimijoiden määrä voi johtaa epätäydelliseen kilpailuun:

On tärkeää, että arviomuistiossa on havaittu Suomessa toimivien polttoaineen jakelijoiden määrä pieneksi, ja arvioitu sen mahdollisesti vaikuttavan päästöoikeusmarkkinan luonteeseen. Tämän vuoksi päästöoikeuksien primäärimerkkinalla onkin syytä käyttää kiinteää hinnoittelua ja allokoita kullekin toimijalle tietty määrä päästöoikeuksia, jotta vältetään epätäydelliseltä kilpailulta tai monopolilta.

Päästöjen kompensointi päästövähennysyksiköillä:

Arviomuistion luvussa 4.2 mainitaan mahdollisuus päästöjen kompensointiin päästövähennysyksiköillä, jotka voivat olla erilaisia hiiltä sitovia tai päästöjä vähentäviä toimia tai hankkeita. Haasteena mainitaan mm., että päästövähennysten toteuttaminen muualla kuin tieliikenteessä tai Suomen ulkopuolella ei vastaisi tieliikenteen päästökaupan ensisijaisiin ilmastotavoitteisiin. NEOT katsoo, että ensisijaisen ilmastotavoitteen tulisi olla ilmakehän kasvihuonekaasupitoisuuden kasvamisen rajoittaminen. Päästövähennys- tai hiilensidontatoimet tulisi pyrkiä tekemään sillä sektorilla, missä se on kustannustehokkainta. Etenkin jos kansalliset tavoitteet ovat EU:n Suomelle asettamia päästövähennysvaatimuksia korkeampia, tulee sektorien (päästökauppa, taakanjako, LULUCF) välinen jousto tältä osin sallia. Näin on mahdollista kannustaa esimerkiksi hiilinielujen toteuttamiseen ja ohjata rahoitusta muilta sektoreilta sinne, missä päästötoimet ovat halvimpia. Näin ollen hiilinielujen käyttöä päästökaupassa tulisi tarkastella lähemmin.

Päästökaupan vaikutukset

Voitte tässä lausua luvuista 5.1.-5.5.

Kustannusvaikutukset:

Päästövähennämätavoitteiden kokonaiskustannusvaikutuksia polttoaineen hintaan on suuresti aliarvioitu arviomuistiossa. Jo tähän mennessä polttoaineen kuluttajahinta on noussut suuresti jakeluvaiheen seurauksena. Laskelmissa tulisi huomioida liikenteen sektorilla käytössä olevien päästövähennyskeinojen rajallisuus sekä biopolttoaineiden raaka-aineiden rajallisuus, joka johtaa -ja joka on jo johtanut- biopolttoaineiden hinnan jyrkkään nousuun.

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.

Vaikutuksen kohdistuminen:

Arviomuistion luvun 6.2 mukaan päästökaupan vaikutus kohdistuu käytännössä polttoaineen kuluttajiin. Pitkällä aikavälillä polttoaineen kuluttajien arvioidaan sopeutuvan hinnan nousuun ja näin pienentävän ajosuoritettaan tai vaihtavan teknologiaa. NEOT yhtyy väitteeseen polttoaineen kuluttajahinnan nousun vaikutuksesta kuluttajiin. Hyvin rakennettuna liikenteen päästökaupan vaikutus voi kuitenkin myös kohdistua suurilta osin polttoaineen jakelijan niin, että jakelijan on mahdollista tehdä kustannustehokkaita valintoja ja tarjota kuluttajille yhä enemmän uusiutuvia polttoaineita.

Siirala Aino
North European Oil Trade Oy