

Kohti hiiletöntä liikennettä: ehdotus mekanismiksi

Aallon taloustieteen työryhmä:

Matti Liski, Oskari Nokso-Koivisto, Eero Nurmi ja Iivo Vehviläinen

13.5.2020



Aalto-yliopisto
Kauppakorkeakoulu

Tausta

Euroopan Unioni edellyttää, että Suomi vähentää taakanjakosektorin (mm. liikenteen, maatalouden, lämmityksen ja jätehuollon) kasvihuonekaasupäästöjään 39 prosentilla vuoteen 2030 mennessä.

Hallitusohjelmassa Suomi on sitoutunut puolittamaan tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2030 mennessä.

Millä tasolla päätökset tehdään?

Globaali

EU

Valtio

Maakunta

Kunta

Kolme keskeistä kysymystä

1. Kuinka paljon tieliikenteen päästöjä pitää leikata?
2. **Miten päästövähennystavoitteeseen päästään?**
3. Kuinka tulonjakoon suhtaudutaan?

Kaksi tapaa ohjata

1. Valintojen suora ohjaaminen

Hallituksella valta määrätä sopeutumiskeinot

2. Markkinainstrumentti

Kuluttajalla valta valita sopeutumiskeinot





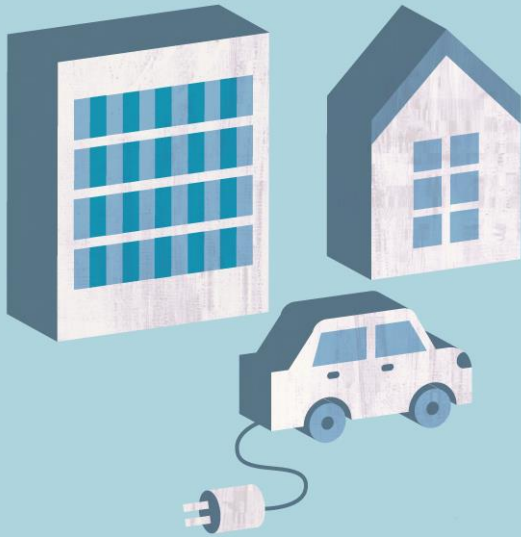
Markkinainstrumentti

Esimerkkejä kuluttajien sopeutumiskeinoista

- Ajosuoritteen vähentäminen
- Työn organisointi (esim. Etätyö, videoneuvottelut)
- Ajoneuvon vaihtaminen vähemmän kuluttavaan malliin
- Kulutavan vaihtaminen (esim. yksityisauto, juna, polkupyörä)
- Matkojen yhdistely ja ajoneuvojen käyttöasteiden nostaminen
- Työpaikan vaihtaminen
- Asuinpaikan vaihtaminen
- Vapaa-ajan aktiviteettien sopeuttaminen
- Käyttövoiman vaihtaminen (esim. fossiilinen polttoaine, biokaasu, sähkö)

Suora ohjaus

Esimerkki hallituksen määräämästä sopeutumiskeinosta



- Ajosuoritteiden vähentäminen
- Työn organisointi (esim. Etätyö, videoneuvottelut)
- Ajoneuvon vaihtaminen vähemmän kuluttavaan malliin
- Kuljetustavan vaihtaminen (esim. yksityisauto, juna, polkupyörä)
- Matkojen yhdistely ja ajoneuvojen käyttöasteiden nostaminen
- Työpaikan vaihtaminen
- Asuinpaikan vaihtaminen
- Vapaa-ajan aktiviteettien sopeuttaminen
- **Käyttövoiman vaihtaminen (esim. fossiilinen polttoaine, biokaasu, sähkö)**

Kuinka kuluttajan valintoja ohjaava hintasignaali tulisi saada aikaan?

Hintaa ei kannata asettaa

- ajosuoritteelle
- kulkutavalle
- teknologialle

Hinta kannattaa asettaa ongelman aiheuttavalle panokselle eli fossiiliselle polttoaineelle, josta tieliikenteen CO₂-päästöt aiheutuvat

- CO₂-vero polttoaineelle – tuo varmuuden hinnasta
- Kiintiöjärjestelmä jossa on markkinaehtoinen hinnanmuodostus – tuo varmuuden (päästöjen) määrästä

Miten päästövähennystavoitteeseen päästään?

Ehdotus mekanismiksi

Luodaan polttoaineen myyntilupajärjestelmä, jossa polttoaineen jakelijan on ostettava valtiolta jokaista myytävää polttoainelitraa varten polttoaineen hiilisisältöön sidottu myyntilupa.



Miten polttoaineen myyntilupajärjestelmä toimii?

Valtio myy myyntilupia polttoaineiden jakelijoille säännöllisesti järjestämässään huutokaupoissa

- Lupien jatkuva saatavuus on tärkeää
- Luvat ovat voimassa määräajan
- Jakelijat voivat käydä myyntiluvilla jälkikauppaa
- Hinnanvaihtelun taloudelle aiheuttamaa epävarmuutta voidaan hallita hintakaton ja –lattian avulla



Huutokaupattavien myyntilupien määrä laskee ajan kuluessa ja puolittuu vuoteen 2030 mennessä

Tulonjako

Huutokaupan tulot

- Optimi: valtion kassaan ilman korvamerkintää
- Ei saa suoraan kohdentaa polttoainemenojen subventioon

Tulonjakovaikutukset

- Voidaan kompensoida, mutta poliittisten päättäjien tulisi valita menettely huolella



Miksi polttoaineen myyntilupajärjestelmä?

1. Kustannustehokas

- Asettaa hinnan ongelman aiheuttavalle panokselle eli fossiiliselle polttoaineelle, josta tieliikenteen CO₂-päästöt aiheutuvat

2. Varmistaa tavoitteen saavuttamisen

- Myyntilupien määrä asetetaan halutulle tasolle, joka vastaa päästötavoitetta

3. Antaa kuluttajille ja yrityksille mahdollisimman laajat mahdollisuudet sopeutua muutoksiin

4. Käytännöllinen toteuttaa

