Ympäristövaliokunta

Asiantuntijapyyntö: HE 119/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Kuntaliiton lausunto lakiesityksestä fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Kiitämme mahdollisuudesta lausua ympäristövaliokunnalle asiasta.

Suhtaudumme myönteisesti EU:n laajuiseen fossiilisten polttoaineiden jakelun päästökauppaan ja siihen, että hallitus päätti Suomen liittymisestä mukaan päästökauppaan vuodesta 2027 lähtien.

Uusi päästökauppajärjestelmä kohdistuu polttoaineen jakelijoihin heidän luovuttaessaan fossiilista polttoainetta kulutukseen. Lakiesityksellä pannaan täytäntöön päästökauppaa koskeva direktiivin muutos rakennusten erillislämmityksen, tieliikenteen ja eräiden muiden alojen päästökaupan osalta. Tarkoituksena on edesauttaa jäsenmaiden taakanjakosektorin velvoitteiden saavuttamista. Sektorin suurin päästölähde on tieliikenne.

Päästöoikeuksien huutokaupat käynnistyvät vuodesta 2027 alkaen. Uusi päästökauppajärjestelmä on pitkälti yhdenmukainen voimassa olevan yleisen päästökaupan kanssa. Päästöoikeuden hinta määräytyy kysynnän ja tarjonnan mukaan. Päästökaupan täytäntöönpanossa on kuitenkin huomattavaa kansallista liikkumavaraa käytännön toteutuksen ja soveltamisalan osalta sekä päästöoikeuden kompensaatioon liittyvissä kysymyksissä. Mahdollisista kompensaatioista ei päätetä lakiesityksen yhteydessä.

Lakiesityksessä päästökauppadirektiivin soveltamisalaa ehdotetaan kansallisesti laajennettavaksi maa- ja metsätalouden sekä vapaa-ajan vesiliikenteen polttoaineisiin, sillä polttoaineiden jakelussa loppukäyttäjää ja käytön tarkoitusta ei voida luotettavasti tunnistaa. Jäsenvaltio voisi myöntää taloudellista korvausta loppukuluttajille, jos nämä eivät kuulu direktiivin soveltamisalan piiriin. Soveltamisalaan kuuluville loppukäyttäjille ei palautuksia voisi järjestelmässä tehdä, mutta heidän tukemisensa on mahdollista

CC BY

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

ilmastotoimien sosiaalirahaston kautta. Myös energiaverotuksesta on mahdollista kansallisesti säätää EU-sääntelyn puitteissa.

Toteamme, että päästökaupan vaikutus Suomen taakanjakosektorin päästöihin riippuu monesta tekijästä. Epävarmuutta on päästöoikeuksien kokonaismäärän ja päästöoikeuden hinnan osalta, joka muodostuu eurooppalaisilla markkinoilla. Lakiesityksessä referoidun PEIKKO-hankkeen (2024) tulosten mukaan uuden päästökaupan vaikutus Suomen taakanjakosektorin päästöihin vuonna 2030 olisi 0,33 Mt (päästöoikeuden hintaoletus 50 euroa/tonni). Vaikutuksen arvioidaan olevan merkittävämpi vuoden 2030 jälkeen, jolloin päästöoikeuden hinnan oletetaan nousevan.

Tieliikenteen osalta päästökauppa näyttäytyy täydentävä ohjauskeino, jonka vaikuttavuus riippuu myös muista politiikkatoimista.

Painotamme sitä, että kansallisilla toimilla kuten jakeluvelvoitteella, liikenteen verotuksella ja ajoneuvokannan sähköistymisen vauhdittamisella voidaan vaikuttaa siihen, miten nopeasti fossiilisen polttoaineen käyttö vähenee. Polttoaineen jakelijoiden on hankittava vähemmän päästöoikeuksia, kun fossiilisen polttoaineen osuus laskee myytävästä polttoainesekoitteesta. Tällöin päästökaupan aiheuttama paine kuluttajahintoihin laskee. Valtion päätösten tulisi tukea johdonmukaisesti tätä kehitystä.

Sopeutumisen päästökaton asettamaan tavoitteeseen tekevät käytännössä ne polttoaineen loppukäyttäjät, joille polttoaineen kuluttajahintojen nousu kohdistuu. Polttoaineen loppukäyttäjillä on korkeamman hinnan myötä kannuste vähentää polttoaineen käyttöä tai siirtyä pois fossiilisen polttoaineen käytöstä muihin energianlähteisiin. Huomautamme, että jos ammattidieselin käyttöönotto toteutetaan tavalla, joka korvaa täysimääräisesti päästökaupan aiheuttaman hinnannousun, menetetään kannustin vähentää polttoaineen kulutusta ja nopeuttaa siirtymistä puhtaampiin käyttövoimiin.

Kiinnitämme huomiota siihen, että päästökaupan vaikutukset voivat ajan kuluessa kohdentua yhä enemmän niihin kotitalouksiin, jotka eivät pysty taloudellisista syistä irtautumaan fossiilisen polttoaineen kuluttamisesta (liikkuminen, lämmitys). Se voi kohdistua myös yhä enemmän niille toimialoille kuten maatalouteen, jossa siirtyminen pois fossiilisista polttoaineista voi olla hidasta.

Sosiaalisen ilmastorahaston tavoitteena on vähentää uuden päästökaupan aiheuttaman hinnannousun kielteisiä vaikutuksia haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille, mikroyrityksille ja liikenteen käyttäjille ja edistää irtautumista fossiilisista polttoaineista. Rahoitus myönnetään jäsenvaltion

laatiman ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman perusteella, joka tulee toimittaa komissiolle 30.6.2025 mennessä.

Painotamme, että Suomen tulisi tehostaa päästökaupan vaikuttavuutta ohjaamalla ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmassaan päästökaupan huutokauppatuotot toimijoiden energiasiirtymän ja liikenteen käyttövoimasiirtymän vauhdittamiseen, joukkoliikenteen ja kestävien kulkutapojen edistämiseen sekä energia- ja liikenneköyhyyden ehkäisyyn. Esitämme, että tuotoista osa ohjataan kuntien ja alueiden ilmastotyön rahoitukseen.

Kunnat ja kaupungit on huomioitava tukien kohdentamisessa, sillä niiden rooli on keskeinen kestävien liikkumisratkaisujen ja joukkoliikenteen edistämisessä, vähähiilisen kaukolämmön tuottajana ja liikenteen käyttövoimasiirtymän mahdollistajina. Kunnat vastaavat noin puolesta liikenteen (investoinnit, kadunpito, joukkoliikenne) nettomenoista ja niillä on iso rooli liikenteen haittojen ehkäisyssä. Ne eivät ole kuitenkaan olleet edunsaajia liikenteen erityisveroissa.

Kaupungit ja kunnat eivät voi saavuttaa liikenteen osalta ilmastotavoitteitaan pelkästään omin toimin. Valtion rooli on keskeinen liikenteen verotuksessa, hintaohjauksessa ja valtion tuissa ja avustuksissa. Näillä vaikutetaan mm. liikenteen sähköistymisen nopeuteen sekä joukkoliikenteen kilpailukykyyn ja kulkutapasiirtymiin. Viime vuosina tehdyt päätökset (esim. jakeluvelvoite, liikenteen verotus, joukkoliikenteen 10 % ALV:n korotus) vaikeuttavat Suomen vuoden 2030 liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Hallitus on käynnistämässä liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen, mitä pidämme kannatettavana. Liikenteen verotuksen tulisi edistää fiskaalisten tavoitteiden lisäksi ilmastotavoitteita. Tarvitaan määrätietoista liikenteen sähköistymisen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien sekä joukkoliikenteen ja kestävien kulkutapojen edistämistä.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna

Kehittämispäällikkö

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi