AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Eduskunta
Ympäristövaliokunta

14.10.2024

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

Autotuojat ja -teollisuus ry:n lausunto fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppaa koskevasta hallituksen esityksestä

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee EU:n päästökauppadirektiiviin sisältyvän fossiilisten polttoaineiden päästökaupan toimeenpanoa Suomessa. Päästökauppa kattaisi laajasti yleisen päästökaupan ulkopuolelle jääviä kohteita, kuten tieliikenteen, rakennusten erillislämmityksen sekä teollisuuslaitosten käyttämän polttoaineen sekä työkoneiden käyttämän energian.

Näkemyksemme mukaan Suomen on perusteltua liittyä EU-laajuiseen päästökauppajärjestelmään jo alkuvaiheessa siten, että päästökaupan aiheuttamaa liikennepolttoaineiden hintojen nousua kompensoidaan loppukäyttäjille veromuutoksilla ja päästökaupasta kertyvät tulot ohjataan ensisijaisesti liikenteen käyttövoimamurrosta nopeuttavien toimenpiteiden toteuttamiseen. Näitä toimenpiteitä ovat muun muassa lataus- ja jakeluinfrastruktuuri-investointien tuet, vähäpäästöisten autojen hankintakannusteet, kierrätyspalkkio ja autokannan kierron nopeuttaminen. Liikenteen päästövähennysten määrä kasvaisi arviomme perusteella huomattavasti hallituksen esityksessä esitettyä suuremmaksi, mikäli samaan aikaan päästövähennyksiä voidaan nopeuttaa sähkö-, kaasu- ja vetykäyttöisten ajoneuvojen hankintatuilla ja lataus- ja jakeluinfrastruktuurin rakentumista nopeuttamalla.

Päästökaupan toimeenpanon valmistelussa on otettava huomioon, että suuri osa sen soveltamisalueista, muun muassa tieliikenne ja rakennusten lämmitys, kuuluu EU:n ilmastolainsäädännössä taakanjakosektorin piiriin. Näin ollen tieliikennettä säänneltäisiin sekä EU-laajuisen päästökaupan että taakanjakosektorin kansallisten toimien ja liikenteen verotuksen kautta. Jotta vältyttäisiin saman sektorin kaksinkertaisesta sääntelystä sekä päästökauppasektorin että taakanjakosektorin velvoitteilla, Suomen tulisi aktiivisesti pyrkiä vaikuttamaan taakanjakoasetuksen uudistamiseen siten, että tieliikenne irrotettaisiin taakanjakosektorilta polttoainejakelun päästökaupan käynnistyessä. Taakanjakosektorin tavoitteet ja nykyiset politiikkatoimet vaihtelevat huomattavasti jäsenmaittain, mikä luo epävarmuutta päästöoikeuden hintakehitykselle 2030-luvulla. Hintavakausmekanismin päättyessä kuluvan lopussa epävarmuus päästöoikeuden hinnasta lisääntyisi entisestään.

Polttoaineiden jakelun päästökauppa on yksi tärkeimmistä tällä vuosikymmenellä liikenteen hinnoitteluun vaikuttavista mekanismeista. Päästökaupan on arvioitu lisäävän bensiinin pumppuhintaa noin 16 sentillä litralta ja dieselin 11 senttiä litralta vuoden 2030 tasolla, jos päästöoikeuden hinta

olisi noin 50 euroa hiilidioksiditonnilta. Ajoneuvojen käyttökustannusten kasvu johtaisi ostovoiman heikkenemiseen ja kotitalouksien mahdollisuudet investoida vähäpäästöisiin hinnaltaan kalliimpiin autoihin vähenisivät. Henkilöautoliikenteessä autokannan hitaan kierron takia polttoaineiden hintatasoa nostavat ohjaustoimet eivät ole sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta toivottavia, sillä polttonesteiden valmisteveroaste on jo nyt korkea ja vanhimmalla autokannalla ajavilla kotitalouksilla on vielä kuluvan vuosikymmenen ajan rajalliset mahdollisuudet hankkia hinnaltaan kalliita ladattavia autoja. Kuorma-autoliikenteessä polttoaineiden hintojen nousu johtaisi logistiikka- ja kuljetuskustannusten kasvuun, sillä sähköistymisen edellytykset ovat raskaassa kalustossa vielä rajalliset.

Näkemyksemme mukaan polttoaineverotusta olisi perusteltua alentaa päästökaupan voimaantullessa, sillä polttoaineiden hinta- ja verotaso on Suomessa eurooppalaisittain korkea. Päästökaupan hintavaikutusten kompensaatiotarvetta arvioitaessa on lisäksi huomattava, että polttoaineiden hintoihin kohdentuu päästökaupan lisäksi myös monia muita hintapaineita. Fossiilisten polttoaineiden hinnan ennakoidaan kasvavan tulevaisuudessa jo yksinomaan raakaöljyn hinnan nousun ja kasvu-uralle palaavan uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen seurauksena. Hallitusohjelmaan kirjattu toinen myöhemmin valmisteltava valmisteveron alennus olisi perusteltua ajoittaa päästökaupan hintavaikutuksen hillitsemiseen, jotta päästökauppa ei heikentäisi kotitalouksien ostovoimaa ja yritysten kilpailukykyä.

Tieliikenteen kompensaatiomekanismeista kuljetusyrityksille suunnatun ammattidieseljärjestelmän valmistelu tulisi aloittaa ripeästi. Ammattidieseljärjestelmään tulisi sisällyttää mekanismeja, jotka nopeuttavat kuorma- ja linja-autoliikenteen siirtymää uusiutuvaan metaaniin, vetyyn ja sähköön. Ammattidieseljärjestelmään voitaisiin harkita sisällytettävän investointiverohyvityksen tapainen kompensaatiomalli, jossa kuljetusyritykset saisivat palautuksen sähkö-, kaasu- ja vetykäyttöisten ajoneuvojen hankintaan tai esimerkiksi varikkolatausinfran toteuttamiseen kohdistettuna investointitukena. Järjestelmä edistäisi näin toteutettuna tehokkaasti vihreää siirtymää ja fossiilisten polttoaineiden käytön pysyvää vähentämistä, eikä jäisi yksinomaan fossiilisen polttoaineen käytön kustannuksia kompensoivaksi taloudelliseksi tueksi.

Kustannusvaikutuksia arvioitaessa on lisäksi otettava huomioon, että päästökauppadirektiivissä määritelty hintavakausmekanismi ei kaikissa tapauksissa riitä pitämään päästöoikeuden hintaa direktiivin mukaisessa hintakatossa vuosina 2027–2030. Onkin olennaisen tärkeää, että komissio seuraa tarkasti päästöoikeuden hintakehitystä ja tarvittaessa laajentaa hintavakausmekanismia siten, että päästöoikeuden hinta pysyttelee sille määritellyn hintakaton alapuolella. Hinnannousua kompensoivissa mekanismeissa tulisi ottaa huomioon, että polttonesteiden hinta voi nousta ennakoitua enemmän.

Päästökaupan tulot tulisi kohdistaa liikennesektorin käyttövoimamurroksen nopeuttamiseen. Liikenteen ja laajemmin koko taakanjakosektorin päästötavoitteiden saavuttamisen kannalta sosiaalirahastosta saatavat tulot ja päästökauppatulot mahdollistaisivat investointeja, jotka tuovat teknologianeutraalilla tavalla saataville päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja. Näihin toimiin kuuluvat muun muassa ajoneuvojen hankintaan kohdistuvat investointituet tai verokannusteet sekä tuet julkiseen ja yksityiseen lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin.

Päästökauppa muodostaa uuden merkittävän veroluonteisen hinnoittelumekanismin, joka tulisi valmistella tällä hallituskaudella osana käynnistymässä olevaa liikenteen laajempaa kokonaisvero-uudista. Päästökaupan tulojen kohdentamisen sekä kompensaatio- ja hyvitysmallien kansallinen valmistelu on luontevaa kytkeä osaksi liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta. Päästökauppatulot ovat valtion talouden näkökulmasta yleiskatteellisia tuloja. Huutokauppatulojen kohdentamisesta sovellusalan päästövähennyksiin tulisi laatia pitkän aikavälin suunnitelma, joka loisi ennakoitavuutta yritysten investointipäätöksille ja näkymää käyttövoimamurroksen hallitulle ja kustannustehokkaalle edistämiselle liikennesektorilla.

Kunnioittavasti

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry