21.10.2024

VASTAANOTTAJA
Eduskunnan talousvaliokunta

Asia: HE 119/2024 vp

Lausunto: Hallituksen esitys laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Suomen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto koskien asiaa HE 119/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta. Ehdotetulla lailla pantaisiin osaltaan täytäntöön muutettu päästökauppaa koskeva direktiivi rakennusten erillislämmityksen, tieliikenteen ja eräiden muiden alojen päästökaupan osalta. Esityksen taustalla on päästökauppadirektiiviin sisältyvä uusi fossiilisen polttoaineen jakelua koskeva päästökauppa (ETS2).

Tiivistelmä

Suomen Yrittäjät kannattaa päästökaupan soveltamisalan laajentamista ja päästöohjauksen vahvistamista. Kansallisesti soveltamisalaa laajennetaan koska päästökauppadirektiivin mukainen soveltamisala ei nykyisellä polttoaineenjakelulla ole mahdollista toteuttaa ilman merkittäviä ja kustannustehottomia muutoksia polttoaineiden jakeluun.

Soveltamisalan laajentaminen mahdollistaa sääntelyn tasapuolisemman kohdentamisen, ehkäisee kilpailun vääristymiä sekä tehostaa päästökaupan kustannustehokasta ohjausvaikutusta. **Soveltamisalan kansallisen laajennuksen yhteydessä Suomen tulisi sallia pienimmille toimijoille yksinkertaistetut vaatimukset eikä soveltaa kaikkiin säänneltyihin yhteisöihin samoja päästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyviä sääntöjä.**

On tärkeää, että EU:n ilmastopolitiikka on kunnianhimoista ja johdonmukaista. Ilmastopolitiikan toimien on oltava riittäviä EU:n ilmastolaissa asetetun 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseksi. Samalla päästövähennykset tulee toteuttaa mahdollisimman kustannustehokkaasti ja oikeudenmukaisesti. Päästökauppa on tässä keskeinen työkalu: se on hyvin toimivaksi todettu järjestelmä, joka ohjaa päästöjen vähentämistä markkinaehtoisesti ja kustannustehokkaasti sekä kannustaa investoimaan vähähiilisiin teknologioihin. Päästökaupan tulee olla ilmastopolitiikan ensisijainen ohjauskeino ja sen kattavuutta tulee edelleen parantaa.

Osana ilmastopolitiikan kokonaisuutta olisi tarkoituksenmukaista tarkastella kriittisesti nykyisiä päästöjen hinnoittelua kustannustehottomampia ohjauskeinoja ja niitä sekä nykyisiä ja mahdollisia tulevia kompensaatioita koskevia päällekkäisyyksiä. Uuden päästökaupan kansallisen toimeenpanon yhteydessä on tarpeellista selvittää huolella fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan todelliset kustannukset. Empiirisen tutkimuksen valossa ETS2:n todelliset vaikutukset polttoaineiden hintoihin ja liikkumisen kustannuksiin ovat todennäköisesti hallituksen esityksessä arvioitua vähäisempiä.

Jäsenmaat voivat lisäksi päättää päästökaupan laajennuksesta johtuvien kustannusten hyvittämisestä niille toimijoille, jotka eivät kuulu direktiivin mukaiseen soveltamisalaan. **Mahdollisten soveltamisalan laajennukseen liittyvien hyvitystoimenpiteiden päästövaikutukset tulee arvioida huolellisesti, etteivät ne vaaranna Suomen päästövähennysvelvoitteiden saavuttamista.** Mahdolliset nousevia polttoainekustannuksia kompensoivat toimenpiteet todennäköisesti pienentäisivät direktiivin päästöjä vähentävää vaikutusta, jos ne toteutettaisiin suoraan kulutetun polttoaineen hintaa laskevalla tavalla. Pidemmällä aikavälillä tämä pätee myös toimialoilla, joilla käyttövoimavaihtoehtoja on vähän tai ei lainkaan, sillä hintaohjaus edistää uusien käyttövoimavaihtoehtojen kehitystä ja käyttöönottoa sekä lisää kannusteita toiminnan tehostamiseen.

Huomioiden Suomen julkisen talouden tilanne, Suomen Yrittäjät suhtautuu varauksellisesti uusiin, julkista taloutta heikentäviin fossiilisten polttoaineiden jakelun päästökauppaan liittyviin kompensaatiokeinoihin. Myös jakeluvelvoitetason nousua loiventava lakiesitys vähentää tarvetta uusille ETS2:n aiheuttamaa kustannustason nousua kompensoiville toimille. Sen sijaan ammattidieselin käyttöönotto väliaikaisena toimena tulee valmistella ripeästi, jotta kuljetusyritykset ja niiden asiakkaat voivat varautua järjestelmään ennakoiden. ETS2:n toimeenpanon aikataulu ei koske mahdollisia hyvityksiä, joten niistä voidaan päättää myöhemmin tuoreimman käytettävissä olevan tiedon valossa.

Mahdollisten kompensaatiomallien yhteydessä on tärkeää huomioida esimerkiksi vaihtoehtoisten käyttövoimien kehitys ja huolehtia siitä, että valitut keinot vauhdittavat käyttövoimasiirtymää. **Suomen Yrittäjät suhtautuu myönteisesti vaihtoehtoon, jossa päästökaupan soveltamisalan laajennuksesta syntyvät lisäiset huutokauppatulot käytettäisiin suoraan yritysten kokonaiskestävää siirtymää tukeviin toimiin** päästökauppadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisilla sektoreilla, joihin hinnoittelu on kansallisesti laajennettu. Toimijat saisivat siten esimerkiksi avustuksia investoinneille, jotka edistävät irtautumista fossiilisista polttoaineista ja siten auttaisivat tulevaisuudessa välttämään polttoaineiden jakelijoiden päästökaupan aiheuttaman lisäkustannuksen.

Päästökauppadirektiivi mahdollistaa jakelijoiden päästökaupan päästöoikeuksien palauttamista koskevan vaatimuksen väliaikaisen lykkäämisen vuoden 2030 loppuun asti. Hallitus päätti kehysriihen yhteydessä huhtikuussa 2024 EU:n polttoaineen jakelun päästökaupan hinnoitteluun liittymisestä järjestelmän hinnoittelun käynnistyessä eli **kansallista lykkäystä ei olla ottamassa käyttöön**. **Suomen Yrittäjät pitää ratkaisua Suomen taakanjakosektorin päästövähennystavoitteet sekä toimintaympäristön vakauden huomioiden ja saatavilla olevan tiedon valossa hyvänä**.

Alla yksityiskohtaisemmat perustelut tiivistelmässä esitetyille kannoille.

Keskeiset huomiot

Polttoaineen jakelun päästökaupan soveltamisalaan kuuluu fossiilisten polttoaineiden luovuttaminen kulutukseen seuraavilla aloilla: tieliikenne, rakennusten erillislämmitys, rakentaminen, yleisen päästökaupan ulkopuolinen energiantuotanto ja teollisuus.

Soveltamisalan ulkopuolella ovat

1. yleiseen päästökauppaan kuuluvat toimialat;
2. polttoaineet, joiden päästökerroin on nolla;
3. maatalous, metsätalous, kalastus, vesiliikenne, raideliikenne ja lentoliikenne;

Polttoaineiksi ei lueta turvetta, polttopuuta ja muuta kiinteää biomassaa. ETS2 kattaisi Suomessa noin 14,7 Mt CO2-ekv päästöjä eli 53,2 % taakanjakosektorin kokonaispäästöistä. Tästä tieliikenteen osuus on 64,5 % (9,5 Mt), rakennusten lämmityksen osuus 16,8 % (2,5 Mt) ja kotitalouden ja palvelusektorin työkoneiden osuus 3,2 %. ETS2:een sisältyvän teollisuuden polttoainekäytön ja työkoneiden osuus on 13,9 % ja sähkön erillistuotannon sekä sähkön ja lämmön yhteistuotannon 1,7 %.

Polttoaineen hinnannousulla on vaikutusta yritysten kuljetuskustannuksiin, yritysten kilpailukykyyn ja kustannustasoon. Suomen syrjäisestä sijainnista ja pitkistä kuljetusmatkoista johtuen vaikutus elinkeinoelämän kilpailukyvylle on merkittävä. Suurimmalle osalle teollisuudesta kohdistuu jo nykyisellään päästökaupan kustannus yleisen päästökaupan piiriin kuuluvan ostolämmön kautta. Siten polttoaineen jakelijoiden päästökauppa myös osaltaan tasoittaa kilpailutilannetta teollisuuden toimijoiden välillä.

Consense Oy:n tuottaman ja TEM:n tilaaman analyysin perusteella kokonaisuutena jakelijoiden päästökaupan vaikutukset Suomen teollisuuden kustannuksiin eivät ole suuret. Suurin kustannusvaikutus ETS2:lla on työ- ja elinkeinoministeriön arvion mukaan elintarviketeollisuuteen, kumi- ja muoviteollisuuteen, sekä ajoneuvojen valmistukseen, joissa kustannusten nousu olisi noin yksi prosentti suhteutettuna alojen nykyiseen käyttökatteeseen. Arvioissa päästöoikeuden hintana on käytetty 45 euroa.

Yrityksiä koskevassa tieliikenteessä suurimmat kustannukset kohdistuvat tavara- ja henkilökuljetuspalveluihin, joissa yritysten omien polttoainekustannusten osuus koko välituotekäytön arvosta on noin 16 prosenttia. Euromääräisesti suurimpien liikenteen kustannuslisäyksien arvioidaan kohdistuvan metsäteollisuuteen, palveluihin, tieliikenteen tavarankuljetuspalveluihin, muuhun teollisuuteen ja kauppaan.

Jos päästöoikeuden hinta olisi 50 euroa, ETS2 nostaisi arvion mukaan bensiinin sekoitehintaa 16 senttiä litralta ja dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta vuonna 2030. Kotitalouksien kohdalla vaikutukset kohdistuvat erityisesti fossiilista polttoainetta ostaviin autollisiin kotitalouksiin sekä öljylämmitetyssä asunnossa asuviin kotitalouksiin. Laskelmissa jakeluvelvoite on huomioitu voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti.

Hallituksen esityksessä käytetään oletusta päästöoikeuden hinnan siirtymisestä kokonaisuudessaan loppukäyttäjien maksamiin hintoihin. Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen mukaan Suomessa on tehty yksi empiirinen tutkimus polttoaineiden CO2-päästöjen hinnan siirtymisestä kuluttajahintoihin (Harju, Kosonen, Laukkanen ja Palanne 2022). Tutkimuksen perusteella päästökustannus siirtyy hintoihin vain osittain. ETS:2:n todelliset vaikutukset polttoaineiden hintoihin ja liikkumisen kustannuksiin ovat siis todennäköisesti hallituksen esityksessä arvioitua vähäisempiä.

Sääntelyn kohteena ovat polttoaineiden jakelijat. Loppukuluttajille päästökauppa näkyy vain hintojen kautta. Jäsenvaltiot voivat päästöjen tarkkailun ja raportoinnin osalta sallia yksinkertaistettuja tarkkailu-, raportointi- ja todentamistoimenpiteitä säännellyille yhteisöille, joiden kulutukseen luovutettujen polttoaineiden määriä vastaavat vuotuiset päästöt ovat alle 1 000 hiilidioksidiekvivalenttitonnia. Suomen tulisi sallia pienimmille toimijoille yksinkertaistetut vaatimukset eikä soveltaa kaikkiin säänneltyihin yhteisöihin samoja päästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyviä sääntöjä.

Jäsenmaa voi halutessaan laajentaa päästökaupan soveltamisalaa toimialoihin, jotka eivät ole

1. yleisen päästökaupan soveltamisalassa tai
2. direktiivin liitteen III perusteella rajattu jakelijoiden päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle (muun muassa polttoaineena käytettävän ongelmajätteen tai yhdyskuntajätteen luovutus kulutukseen).

Soveltamisalan yksipuolinen laajentaminen (opt in) edellyttää komission hyväksyntää. Direktiiviä koskevassa viestinnässään komissio on antanut ymmärtää, että laajennuksen kohteena tulisi olla tiettyjen polttoaineiden sijaan selvästi määriteltävä toimiala. Mahdollisen laajennuksen myötä päästöoikeuksien määrää lisätään, ja laajennuksen tehnyt jäsenmaa saa ylimääräiset huutokauppatulot käyttöönsä.

Soveltamisalan kansallinen laajennus

Päästökauppadirektiivi mahdollistaa useita eri kansallisen sääntelyn toteutusmalleja. Hallituksen esitystä edeltäneessä työ- ja elinkeinoministeriön laatimassa arviomuistiossa toteutusvaihtoehdot jaettiin seuraaviin päämalleihin:

1. Polttoaineen loppukäyttäjän tunnistaminen ennakkoon
    - Mallin lähtökohtana on toteuttaa päästökauppa ainoastaan direktiivin mukaisella soveltamisalalla toteuttamalla polttoaineen jakelu siten, että polttoaineen käyttökohteet voitaisiin tunnistaa ennakkoon polttoaineen jakelun yhteydessä.
2. Soveltamisalan laajentaminen kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin polttoaineisiin
    - Toisi direktiivin soveltamisalaan kuulumattomat maa- ja metsätalouden, kalastusalusten, vesiliikenteen, raideliikenteen ja päästökauppaan kuulumattoman ilmailun jakelijoiden päästökaupan hinnoittelun piiriin.
    - Mallia mahdollista muokata siten, että kansallisen soveltamisalan ulkopuolella olisivat käyttökohteet, joissa on käytössä erillisjakelu. Tällaisia käyttökohteita ovat esim. raideliikenne, puolustusvoimat ja ainakin osin kaupallinen vesiliikenne.
3. Soveltamisalan laajentamiseen ja mahdolliseen jälkikäteiseen hintavaikutuksen hyvittämiseen perustuvat mallit.

- Polttoaineen jakelijoiden päästökaupasta johtuva hinnan nousu palautettaisiin jälkikäteen kaikille tai osalle loppukäyttäjistä, jotka eivät kuulu päästökauppadirektiivin mukaiseen jakelijoiden päästökaupan soveltamisalaan ja joille hintavaikutusta ei haluta osin tai kokonaisuudessaan kohdentaa.

Hallituksen esityksessä soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavan kansallisesti maa- ja metsätalouden polttoaineisiin sekä vapaa-ajan vesiliikenteen polttoaineisiin. Lakia ei sovellettaisi puolustusvoimien, raideliikenteen, kaupallisen vesiliikenteen käyttöön erillisjaeltuihin polttoaineisiin eikä lentoliikenteen käyttöön tarkoitettuun lentopetroliin ja lentobensiiniin.

Loppukäyttäjän etukäteiseen tunnistamiseen perustuva toteutusmalli on mahdoton järjestää nykyisen polttoaineen jakelujärjestelmän ja -infrastruktuurin puitteissa. Polttoaineen jakelun eriyttäminen on mahdollista, mutta kaikki toistaiseksi esitetyt vaihtoehdot sisältävät ongelmia ja vaatisivat merkittäviä muutoksia nykyiseen polttoaineen jakelun järjestelmään ja sen valvontaan. Vastuu päästökaupan kustannusten suorittamisesta päästökauppasektorilla kulutetusta polttoaineesta olisi käyttäjällä itsellään. Mallissa päästökaupasta syntyvä kustannus myös kohdentuisi todennäköisesti ainakin osittain päästökaupan soveltamisalaan kuulumattomille toimialoille.

Lisäksi on todennäköistä, että kun päästökauppadirektiivi neuvotellaan uudestaan vuoden 2030 jälkeiselle ajalle, vähintään sen yksityiskohdat muuttuvat. Siten merkittäviin nykyistä järjestelmää koskeviin muutoksiin on suhtauduttava kriittisesti. Nykytilanteessa loppukäyttäjien ennakkoon tunnistamiseen perustuvan mallin vaatimaa raportointivelvoitetta, jälkikäteistä valvontaa tai muita mallin edellyttämiä järjestelmiä ei ole olemassa. Malli aiheuttaisi merkittävää hallinnollista lisäkuormaa niin viranomaisille kuin yrityksillekin.

Laaja soveltamisala ratkaisee toimeenpanon keskeiset ongelmat eikä vaadi muutoksia nykyiseen polttoaineen jakelujärjestelmään ja -infrastruktuuriin. Poikkeukset sääntelyssä voivat aiheuttaa markkinavääristymiä. Soveltamisalan laajentaminen kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin polttoaineisiin mahdollistaa sääntelyn tasapuolisemman kohdentamisen, ehkäisee kilpailun vääristymistä sekä tehostaa päästökaupan päästövähennyksiä kustannustehokkaimpiin kohteisiin kohdentavaa ohjausvaikutusta.

Järjestelmään sisältyvät päästöt kasvaisivat laajassa soveltamisalassa noin 1,39 Mt CO2-ekv. 2021 päästöjen mukaan arvioituna. Esityksen vaikutusarvion mukaan pääosa laajennuksen myötä järjestelmään sisällytettävistä päästöistä olisi peräisin maatalouden energiankäytöstä. Laajentamisesta syntyvät ylimääräiset huutokauppatulot tulisivat kansallisesti käytettäviksi. Arviolta lisätulot olisivat noin 50–55 miljoonan euroa vuodessa, jos päästöoikeuden hinta olisi 45–50 euroa.

Osana ilmastopolitiikan kokonaisuutta olisi tarkoituksenmukaista tarkastella kriittisesti nykyisiä päästöjen hinnoittelua kustannustehottomampia päästövähennyskeinoja, kuten uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta. ETS2:n kansallisen toimeenpanon yhteydessä tulee myös karsia päällekkäisyydet ilmastopolitiikan ohjauskeinoista sekä nykyisistä ja mahdollisista tulevista hyvitystoimenpiteistä.

Jakelijoiden päästökaupan kansallisessa toimeenpanossa tulee varmistaa direktiivin tarkoituksen mukaisten päästövähennysten toteutuminen. Esityksessä polttoainekäytöstä syntyvien päästöjen tuottama lisäkustannus arvioidaan yksittäisenä tekijänä pieneksi, mutta vaikutuksia raskaan liikenteen käyttövoimakustannuksiin olisi hyvä tarkastella nykyistä yksityiskohtaisemmin.

Hintavaikutusten mahdollinen hyvittäminen kansallisen laajennuksen kohdesektoreille

Direktiivi mahdollistaa jakelijoiden päästökaupasta johtuvan hinnan nousun jälkikäteisen palauttamisen kaikille tai osalle loppukäyttäjistä, jotka eivät kuulu päästökauppadirektiivin mukaiseen jakelijoiden päästökaupan soveltamisalaan. Palautuksia ei voi tehdä direktiivin soveltamisalaan kuuluville loppukäyttäjille. Hintavaikutuksen jälkikäteen hyvittäminen on mahdollista toteuttaa usealla eri tavalla:

I. hyvitykset kokonaan uutena järjestelmänä osana jakelijoiden päästökauppaa;

II. hyvitykset jakelijoiden päästökauppaan kuulumattomille loppukäyttäjille päästöoikeuden hintaan perustuen;

III. hyvitykset päästöoikeuden hintaan perustuen valikoiduille toimijoille tai verotuksen yhteydessä;

IV. laaja soveltamisala ilman hyvityksiä yhdistettynä laajoihin vihreää siirtymää edistäviin tukiohjelmiin.

Mahdollisten soveltamisalan laajennukseen liittyvien hyvitystoimenpiteiden päästövaikutukset tulee arvioida huolellisesti, etteivät ne vaaranna Suomen päästövähennysvelvoitteiden saavuttamista. Valmistelussa tulee hyödyntää parasta saatavilla olevaa tilasto- ja tutkimustietoa sekä niihin perustuvia mallinnuksia. Päästövähennysten näkökulmasta mahdolliset kompensaatiot tulisi pyrkiä toteuttamaan päästökaupan ohjausvaikutusta liiallisesti heikentämättä.

Kompensaatiomallien yhteydessä on tärkeää huomioida esimerkiksi vaihtoehtoisten käyttövoimien kehitys ja huolehtia siitä, että valitut keinot myös vauhdittavat käyttövoimasiirtymää. Koska vaikutusten arviointi ennakkoon on suuntaa antavaa ja toimintaympäristössä tapahtuu jatkossakin muutoksia, tulee päästökaupan ja sen mahdollisten kompensaatioiden tilannetta ja vaikutuksia eri toimijoihin ja toimialoihin seurata ennakoivasti ja aktiivisesti.

Kustannusten hyvittäminen soveltamisalaan kuulumattomille toimijoille suoraan päästökaupan tuloista ja maksetun päästöoikeuden kustannustason perusteella vaatisi uuden palautusjärjestelmän luomista ja siihen liittyvien viranomaistehtävien perustamista. Näin toteutettuna hyvitykset lisäisivät niihin oikeutettujen toimijoiden sekä niitä jakavien viranomaisten hallinnollista taakkaa tai vaatisivat huomattavia, kokonaan uusia viranomaisresursseja. Päästökauppadirektiivin myöhemmän avaamisen ja uudelleen neuvottelun vuoksi mahdolliset hyvitysten takia perustetut uudet viranomaistehtävät saattaisivat olla tarpeellisia vain vuoteen 2030 asti.

Yllä kuvattua kustannustehokkaampi vaihtoehto olisi toteuttaa mahdolliset palautukset esimerkiksi joko laajentamalla maataloudessa käytettyjen eräiden energiatuotteiden valmisteveron palautuksesta annetun lain (603/2006) mukaisia palautuksia tai mallilla, joka ollaan joka tapauksessa rakentamassa ammattidieselin käyttöönoton takia. Mahdollisten palautusten tulisi ohjautua tehokkaaseen ja aktiiviseen toimintaan, kuten maataloudelle urakointiin, missä kustannusten nousulla on merkittävä vaikutus.

Huomioiden Suomen julkisen talouden tilanne, Suomen Yrittäjät suhtautuu varauksellisesti uusiin, julkista taloutta heikentäviin fossiilisten polttoaineiden jakelun päästökauppaan liittyviin kompensaatiokeinoihin. Myös jakeluvelvoitetason nousua loiventava lakiesitys vähentää tarvetta uusille ETS2:n aiheuttamaa kustannustason nousua kompensoiville toimille. Sen sijaan ammattidieselin käyttöönotto väliaikaisena toimena tulee valmistella ripeästi, jotta kuljetusyritykset ja niiden asiakkaat voivat varautua järjestelmään ennakoiden.

Kuten hallituksen esityksessä todetaan, mahdolliset nousevia polttoainekustannuksia kompensoivat toimenpiteet pienentäisivät päästöjä vähentävää vaikutusta, jos ne toteutettaisiin suoraan kulutetun polttoaineen hintaa laskevalla tavalla. Pitkällä aikavälillä tämä pätee myös toimialoilla, joilla käyttövoimavaihtoehtoja on vähän tai ei lainkaan, sillä hintaohjaus edistää tehokkaasti uusien käyttövoimavaihtoehtojen kehitystä ja käyttöönottoa. Hintaohjaus lisää kannusteita toiminnan tehostamiseen ja vähäpäästöiseen kalustoon siirtymiseen. Muutokset vaativat kuitenkin aikaa ja niistä aiheutuu kustannuksia. Mahdollisten hyvitysten kohdentaminen päästöjen vähentämiseen ja energiatehokkuuden parantamiseen tukee samalla direktiivin päästöohjaustavoitteita.

ETS2:n toimeenpanon aikataulu ei koske mahdollisia hyvityksiä. Hyvityksiä koskevat yksityiskohdat on päätettävä vasta ennen päästökaupan käynnistymistä vuonna 2027. Laajassa soveltamisalassa mahdollisista hyvityksistä voidaan siten päättää vasta myöhemmin tuoreimman käytettävissä olevan tiedon valossa.

Päästökaupan soveltamisalan laajennuksesta syntyvät lisäiset huutokauppatulot on mahdollista käyttää suoraan vihreää siirtymää tukeviin toimiin päästökauppadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisilla sektoreilla, joihin hinnoittelu on kansallisesti laajennettu. Toimijat saisivat siten esimerkiksi avustuksia investoinneille, jotka edistävät irtautumista fossiilisista polttoaineista ja siten auttaisivat tulevaisuudessa välttämään polttoaineiden jakelijoiden päästökaupan aiheuttaman lisäkustannuksen. Suomen Yrittäjät suhtautuu myönteisesti tähän vaihtoehtoon.

Ammattidiesel-järjestelmässä ammattitarkoitukseen käytetyn dieselpolttoaineen veronpalautusta sovellettaisiin polttoaineisiin, joita käytetään matkustajien kuljetukseen kaupallisessa tarkoituksessa ajoneuvoluokkaan M2 tai M3 kuuluvalla linja-autolla tai tavaroiden kuljetukseen kaupallisessa tarkoituksessa yksinomaan maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitetulla moottoriajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu paino kuormattuna on vähintään 7,5 tonnia. Ammattiliikenteen osalta kevyemmillä esimerkiksi pakettiautoilla tapahtuva jakeluliikenne sekä taksiliikenne jäävät huojennusten ulkopuolelle.

Esityksessä mainitaan, että Suomen hallitus päätti kehysriihen yhteydessä huhtikuussa ammattidieselin käyttöönotosta, mikä kompensoisi päästökaupan käyttöönoton vaikutuksesta nousevia kuljetuskustannuksia. Kompensaatiotoimiin liittyen on hyvä huomata, että päästökauppadirektiivi ei salli palautuksia fossiilisen polttoaineen jakelua koskevan päästökaupan soveltamisalaan kuuluville loppukäyttäjille. Palautukset sallitaan soveltamisalaan kuulumattomille toimialoille, mutta laajennuksen kohteena tulisi olla tiettyjen polttoaineiden sijaan selvästi määriteltävä toimiala.

Määräaikainen CO2-veroon perustuva hinnoittelun lykkäys (opt-out)

Päästökauppadirektiivi mahdollistaa jakelijoiden päästökaupan päästöoikeuksien palauttamista koskevan vaatimuksen väliaikaisen lykkäämisen vuoden 2030 loppuun asti. Tällöin jäsenvaltiossa tulee olla kansallisesti käytössä päästöoikeuden hintaa vastaava jakelijoiden päästökaupan soveltamisalaan kuuluvia polttoaineita koskeva hiilidioksidiverotus.

Hallitus päätti kehysriihen yhteydessä huhtikuussa 2024 EU:n polttoaineen jakelun päästökaupan hinnoitteluun liittymisestä järjestelmän hinnoittelun käynnistyessä eli kansallista lykkäystä ei olla ottamassa käyttöön. Suomen Yrittäjät pitää ratkaisua Suomen taakanjakosektorin päästövähennystavoitteet sekä toimintaympäristön vakauden huomioiden ja saatavilla olevan tiedon valossa hyvänä.

Kansallisen lykkäyksen käyttöönotto olisi voinut luoda rajoitteita kansalliselle veropolitiikalle. Lisäksi on epävarmaa, olisiko Suomen hiilidioksidivero kattanut polttoaineen jakelun päästökaupan lykkäämiseen vaadittavan kompensaation. Lykkäyksen käyttöönotto olisi tarkoittanut noin kahden miljardin euron menetettyjä päästökauppatuloja Suomen valtiolle vuosina 2027–2030. Uuden päästökaupan kansallisen käyttöönoton lykkääminen ei myöskään poistaisi muita direktiivistä seuraavia velvoitteita, kuten Suomen maksuvelvoitteita uuteen ilmastotoimien sosiaalirahastoon ja EU:n budjettiin. Lykkäyksen käyttämisen edellytyksenä olisi ollut, että Suomi olisi sitoutunut käyttämään huutokauppatuloja vastaavan summan direktiivin mukaisiin käyttökohteisiin.

Kunnioittavasti

Suomen Yrittäjät

Roope Ohlsbom
ekonomisti

Viitteet:

Harju, J., Kosonen, T., Laukkanen, M. ja Palanne, K. (2022). The heterogeneous incidence of fuel carbon taxes: Evidence from station-level data. Journal of Environmental Economics and Management, 112.