



AUTOALAN KESKUSLIITTO



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Työ- ja elinkeinoministeriö
Lausuntopalvelu

28.6.2024

VN/23899/2023

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunto fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppaa koskevasta hallituksen esityksestä

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua hallituksen esitysluonnokseen, 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.

Päästökaupan toimeenpanon valmistelussa on otettava huomioon, että suuri osa sen soveltamisalueilta, muun muassa tieliikenne ja rakennusten lämmitys, kuuluvat EU:n ilmastolainsäädännössä taakanjakosektorin piiriin. Näin ollen tieliikennettä säänneltäisiin sekä EU-laajuisen päästökaupan että taakanjakosektorin kansallisten toimien ja liikenteen verotuksen kautta. Jotta välttyttäisiin saman sektorin kaksinkertaisesta sääntelystä sekä päästökaupasektorin 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 osaltaan epävarmuutta päästöoikeuden hinnalle 2030-luvulla. Hintavakausmekanismin päättyessä vuonna 2029 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. 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 kuluva 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 heikot.

Päästökauppaan liittyy liikennesektorin päästövähennysten kannalta tärkeä rahoitusmekanismi, josta tuloutettavaa rahoitusta on mahdollista kohdentaa liikenteen 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 taloudellinen tuki tai verokannusteet ajoneuvojen hankintaan sekä julkiseen ja yksityiseen lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin.

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

Tieliikenteen kompensatiomekanismeista kuljetusyrityksille suunnatun ammattidieseljärjestelmän valmistelu sisältyi kevään kehysriihen linjauksiin. Ammattidieseljärjestelmän valmistelu tulisi aloittaa mahdollisimman pikaisesti ja sen tulisi sisältää mekanismeja, jotka kannustavat kuorma- ja linja-autoliikenteen siirtymää uusiutuvaan metaaniin, vetyyn ja sähkөөn. Ammattidieseljärjestelmään tulisi sisällyttää investointitukiluonteinen kompensatiomalli, jossa kuljetusyritykset saisivat palautuksen sähkö-, kaasu- ja vetykäyttöisten ajoneuvojen hankintaan tai esimerkiksi varikkolatausinfra 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.

Päästökauppa muodostaa uuden merkittävän veroluonteisen hinnoittelumekanismi, joka tulisi valmistella tällä hallituskaudella osana liikenteen laajempaa kokonaisverouudista. Päästökaupan kompensatio- ja hyvitysmalleja koskevan kansallisen päätöksen valmistelu olisi luontevaa kytkeä osaksi hallitusohjelmassa linjattua liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistusta. Päästökauppatulot ovat valtion talouden näkökulmasta yleiskatteellisia tuloja. Huutokauppatulojen kohdentamisesta sovellusalan päästövähennyksiin tulisi laatia pitkän aikavälin suunnitelma, joka loisi ennakoitavaa yritysten investointipäätöksille ja käyttövoimamurroksen hallitulle edistämislle liikennesektorilla.

Kunnioitavasti

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja -teollisuus ry

Tero Lausala
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto