

Asia: VN/23899/2023

## **Arviomuistio päästökauppadirektiivin toimeenpanosta - Uusi EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelua koskeva päästökauppa**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Stop autoilijoiden kuritukselle -kansanliikkeen lausunto arviomuistiosta – päästökauppadirektiivin toimeenpanosta koskien uutta EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelun päästökauppaa

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/23899/2023

Päästökauppamekanismin suunnittelussa ja mahdollisessa toteutuksessa tulisi huomioida Suomessa jo pitkään sääntelyä kansallisesti ylläpitäneet uusiutuvan energian jakeluelvoite ja energiaverotus.

Jälkimmäiseen liittyy myös hiilidioksidiverokomponentti.

Suomessa ei voi olla käytössä keskenään päällekkäisiä mekanismeja. Hiilidioksidiverokomponentti on tieliikenteen päästökaupan toteutuessa päällekkäinen päästöoikeuden kanssa.

Yhteiskuntamme, kuluttajat ja yritykset kärsisivät lisäkustannuksista, joita syntyisi päästökaupan, vero-ohjauksen ja jakeluelvoitteen päällekkäisyydestä eikä tämä edes tuottaisi päästövähennyksiä vaan mahdollisesti jopa toimisi päin vastoin.

Päästövähennyksiä ei pidä tavoitella heikentämällä maamme elinkeinoelämän kilpailukykyä sekä kansalaisten ostovoimaa mitä tapahtuu polttoaineen hinnan noustessa.

Uusi päästökauppalaki ja sen mukainen tarkkailu- ja raportointiasetus vaativat, että polttoaineiden loppukulutusta pystytään valvomaan ja tarkkailemaan tarkasti päästökaupan toiminnan edellytysten täyttymiseksi.

Loppukäytön tarkkailun ja raportoinnin nimissä kuluttajien tietojen tallentaminen polttoaineoston yhteydessä rikkoisi yksityisyyden suojaa ja hankaloittaisi ostotapahtumaa.

Päästökauppa toisi hallinnollisia lisäkustannuksia polttoaineiden jakeluun, valvontaan ja mahdollisten hyvitysten maksamisen myötä.

Nämä nostavat yhteiskunnan kustannuksia ja näkyvät osaltaan polttoaineiden hinnoissa mikä ei ole toivottavaa.

Päästövähennyksien tulee toteutua maassamme teknologianeutraalisti ja mahdollisimman kustannustehokkaasti sekä kannustuksen kautta – ei nostamalla autolla liikkumisen ja omistamisen kustannuksia.

EU:n päästökaupalla keräämää rahaa ei tulisi kohdentaa toisaalle mistä ne on kerätty.

Sen tulee hyödyttää nimenomaa niitä kansalaisia ja yrityksiä, jotka ovat hiilidioksidipäästöistään maksaneet, jotta he voivat investoida uudempaan tekniikkaan ja/tai kasvattaa hiilinieluja.

Päästökauppaehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on käytettävä tulonsa, tai tuloja vastaava määrä valtion varoista, vähintään yhteen artiklan sisältämistä käyttötarkoituksista.

Päästökaupan ei tule hyödyttää taloudellisesti Suomen ulkopuolisia tahoja.

Rahoilla tulee ensisijaisesti huolehtia siitä, ettei polttoaineiden hinnat ja autoilun verot ole kohtuuttomia mikä vaikeuttaisi vähäpäästöisempään autokantaan siirtymistä, ja toissijaisesti panostaa rahoja teiden kuntoon mikä vähentää päästöjä.

Arviomuistiossa esitetään myös vaihtoehto päästökaupan toteuttamiseksi laajentamalla se koskemaan kaikkia polttoaineita, jolloin polttoaineiden loppukulutuksen valvonta jäisi pois.

Energiavirasto voisi ilmoitetun perusteella arvioida tilastoista sen osuuden, joka ei kuulu direktiivin määrittelemään päästökaupparajaukseen ja tästä vapaaehtoisesta osuudesta kerätyt varat valtio voisi käyttää haluamallaan tavalla.

Mielestämme tästä taakanjakosektorin ulkopuolisesta vapaaehtoisen päästökaupan osuudesta kerätyt varat tulisi kompensoida siitä maksaneille kuluttajille ja yrityksille mahdollisimman kustannustehokkaalla ja byrokratiaa lisäämättömällä tavalla.

Mikäli päästökauppa toteutuisi Stop autoilijoiden kuritukselle -kansanliike kannattaa periaatteessa em. päästökaupan laajennuksen hyödyntämistä ja täten Suomen liittymistä päästökauppajärjestelmään virallisesti vasta 2030.

Suomen polttoaineiden valmisteverotus toteuttaa jo liiallisestikin päästöohjausta.

Hiilidioksidiverotaso on Euroopan mittapuulla korkea, joka mahdollistaa käsittääksemme verotuspoikkeuksen hyödyntämisen maassamme.

Siinä tapauksessa, että kansallinen hiilidioksidiveron taso (huomioiden kaikki CO<sub>2</sub>-verokomponenttia sisältävät verot – polttoaineiden, ajoneuvoveron ja autoveron yhteishinta ja uusiutuvien polttoaineiden jakeluvuorituksen kuluttajille tuomat kustannukset) on korkeampi kuin päästökauppajärjestelmässä, ei päästökaupan laajennusta tule kuitenkaan hyödyntää.

Tällöin sääntely toteutettaisiin kaudella 2027–2030 Suomessa direktiivin mukaisena. Maamme säästäisi hallinnollisissa kustannuksissa, kun ei olisi tarpeen luoda monimutkaisia ja resursseja tarvitsevia hyvitysmalleja eikä polttoaineiden hintaan tulisi tällöin niistä kustannusvaikutusta.

Toisaalta, jos Suomi ottaisiin käyttöön aiemmin mainituin päästökaupan laajennuksen liittyen tieliikenteen päästökauppaan vuonna 2030 olisi direktiivin ”valuvirheet” saatu korjattua siten, että se huomioisi paremmin maamme olosuhteet ja se antaisi aikaa suunnitella tieliikenteen sääntelytoimenpiteitä kokonaisuutena luopuen päällekkäisistä hiilidioksidimekanismeista.

Suomen talouden tila ei ole kehuttava kotitalouksilla eikä ylipäätään yhteiskunnassa korkean inflaation ja energiahintojen myötä, joten aikalisää tarvittaisiin. Lisäksi meneillään oleva autokannan sähköistymisen kasvu laskee päästöjä joka tapauksessa.

Hallitusohjelmaan on kirjattu, että ”Suomi vastaa päästöjen vähennystavoitteisiin ja etenee hiilineutraaliustavoitteeseen ja hiilinegatiivisuuteen ilman, että arjen kustannukset nousevat tai kilpailukyky heikkenee”.

Mikäli päästökauppa otettaisiin käyttöön, tämä vaatisi valtioneuvostolta päätöstä, miten kuluttajien ja yritysten kustannusnousu ehkäistään.

Päästöjen vähennys on arvion mukaan pieni, mutta kaikki päästökaupan tuomat kustannukset suomalaisille mitä todennäköisemmin merkittävät.

Direktiivin mukainen uusi päästökauppa on keinotekoinen järjestelmä, jota ei voi sanoa oikeudenmukaiseksi toiminnaksi, koska se siirtäisi rahaa mahdollisesti ihmisten/yritysten taskuista toisten ihmisten/yritysten taskuun ja vielä byrokratiaa lisäämällä.

Jos kansalaisilta kerätään suoraan tai välillisesti päästökauppatuloja niin miten estetään se, etteivät ne hyödytä yritysten osakkeenomistajia ja köyhdytä muita kansalaisia?

Suomessa on jo liikenne- ja energiaköyhyyttä riittämiin.

Kun tähän lisätään se, että Suomen tieliikenteen päästöt ovat alentuneet merkittävästi moneen muuhun maahan verrattuna, mikä on osin hämmästyttävää siksi, että pitkien välimatkojen Suomessa uuden vähäpäästöisen auton ostaminen on ollut kalliimpaa kuin monessa muussa maassa. Liikennesuoritteessa ei ole tapahtunut suuria muutoksia. Tieliikenteen päästökauppa on lähinnä haitallinen eikä ole tarpeellinen Suomen kaltaisessa ja kokoisessa kalliissa maassa.

Hallitusohjelmassa mainitaan myös, että ”liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia.”

Tämä velvoittaa huolehtimaan tästä siinäkin tapauksessa, että EU-tasoinen päästökauppa otettaisiin käyttöön. Lisäksi hallitusohjelmassa tuodaan esiin, että ”vältetään EU-lainsäädännön toimeenpanon yhteydessä kansallista lisäsääntelyä. Toteutetaan voimassa olevan lainsäädännön ”Suomi-lisä”-kartoitus. Puretaan EU-sääntelyn päälle lisättyä kansallista sääntelytaakkaa, joka haittaa yritysten kilpailukykyä tai ihmisten arkea.” Tämä tarpeellinen hallitusohjelman kohta tulee huomioida myös päästökaupan kohdalla.

Päästökauppa vaikuttaisi autoilijoiden kokonaisverotukseen ja -kustannuksiin ja tämä liittyisi olennaisesti suunnitteilla olevaan tieliikenteen verotusuudistukseen. Autoilusta kerättävien verojen ja maksujen tasoa on saatava alaspäin, koska sillä on merkittävä vaikutus kansalaisten elämään, maamme kilpailukykyyn sekä jopa vetovoimaan.

Arviomuistio sisältää liikaa epävarmuuksia ja päästökauppajärjestelmä on monimutkainen kaikki sen osat huomioiden. Siinä esitettyjen tietojen ja selvitysten perusteella on ollut vaikea arvioida mikä on lopputulema – sen vaikutuksia kansantalouteen sekä mahdollisia kohtuuttomuuksia suomalaisille, jotka ovat mm. tieliikenteen osalta maksaneet Euroopan mittapuulla korkeita hiilidioksidiveroja ja jakeluvaihteen nostamia polttoainehintoja jo pitkään.

Olemme eniten huolissamme pieni- ja keskituloisista kuluttajista sekä pienistä ja keskisuurista yrityksistä, joiden liikkumavara on pienin, mikäli tämä uusi päästökauppa toteutuu.

Sosiaalirahasto, josta maksettaisiin vihreästä siirtymästä syntyviä haittoja, on täysin riittämätön ajatellen kuinka suurta joukkoa ne koskevat. Veronmaksajien rahat eivät riitä tukemaan koko Euroopan väestöä, joille siirtymä aiheuttaa taloudellista ja muuta haittaa. Tällöin epäoikeudenmukaisuuksia toimista esiintyisi paljon.

Arviomuistion alustavan arvion mukaan Suomi menettäisi nettomaksajana sosiaalirahastossa 248 milj. euroa vuosina 2026-2032 ja ilmastorahastossa 35 miljoonaa euroa vuodessa. Kansallinen rahoitusosuus olisi 17 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä tekisi yhteensä 300milj. euroa. Suomen tulee kaikissa tapauksissa vaikuttaa siten, että direktiiviä tulkitaan Suomen kansallisen edun mukaisesti ja mahdollista päästökaupan laajennusta, missä myös direktiivin soveltamisalan ulkopuolinen polttoaineiden käyttö tulisi osaksi päästökauppaa tulisi valtion velvoitteiden pysyä mahdollisimman alhaisena.

Näkemyksemme mukaan uuden päästökaupan luominen tieliikenteeseen on tarpeetonta. Verotukseen ja ympäristöön liittyvät asiat tulisi pitää ainoastaan kansallisen lainsäädännön piirissä, jolloin suomalaiset voisivat itse demokraattisesti päättää näin merkittävistä asioista. Ajoneuvojen käyttäjät eivät saa joutua muita kansanryhmiä huonompaan asemaan. Suomalaisten ostovoima on heikentynyt jo pidemmän aikaa. Päästökaupan nostamat polttoaineiden hinnat heikentäisivät edelleen kuluttajien ostovoimaa ja yritysten toimintaedellytyksiä.

Vaikka vanhempi autokanta saattaa joissakin tapauksissa tuottaa pakoputken päästä mitattuna enemmän päästöjä niin se, että jo maailmaan valmistettua autoa käytetään pitkään eikä valmisteta uutta tämän tilalle, vähentää auton päästöjä. Eri yhteyksissä on myös tullut esiin, että vanhempien autojen liikennesuorite on keskimäärin vähäisempi kuin uudempien autojen. Arvioiden mukaan

Suomessa olisi vuonna 2030 liikenteessä edelleen kaksi miljoonaa polttomoottoriautoa. Päästöihin vetoaminen näiden kohdalla varsinkin Suomessa, missä autoilijat ovat maksaneet pitkään hiilidioksidiveroja ja jakeluvuoroista voi pitää autoilijoiden tarpeettomana kurituksena.

Jo nykyisellään polttoaineiden hinnat ovat Euroopan kalleimpia, joten puhuminen päästöjen vähentämisestä hintoja päästökaupan kautta nostamalla mikä saisi liikennesuoritteet laskemaan ja autoilijat käyttämään julkista liikennettä, on Suomen kohdalla enimmäkseen epäuskottava näkemys.

Julkista liikennettä ei ole Suomen väkiluvulla ja kokoisessa maassa kannattavaa järjestää kuin rajatuilla seuduilla, missä on riittävästi väestöä.

Suomalaisten automatkat ovat muutenkin usein ketjutettuja eli viedään vaikka lapsi tarhaan ja jatketaan töihin tai hoitamaan asioita, johon liittyy myös ihmisten tai tavaroiden kuljetusta jne.

Julkinen liikenne ei toteuta monien tarpeita – ei edes silloin kuin sitä olisi tarjolla. Suomi on laaja maa ja tarpeet vaihtelevat yli 5 miljoonan kansalaisen kohdalla.

Voi kysyä onko valtion tai EU:n tehtävä vaikeuttaa ihmisten ja yritysten jokapäiväistä elämää kustannuksia ja byrokratiaa lisäämällä?

Päästökaupan tarvetta perustellaan ilmastonmuutoksella.

Ilmastonmuutosarvioista vastaavan IPCC:n laskelmat ovat kuitenkin mallinnuksia, jotka sisältävät epävarmuuksia.

Ilmastonmuutos on merkittävilta osin ilmaston luonnollista vaihtelua ja vähäväkisen Suomen vaikutus on siihen marginaalinen. Suomalaisten osuus maailman ihmisten päästävästä CO<sub>2</sub>:sta on vain 0,01%.

Luonnon lainalaisuudet ovat ihmiskunnalle yhä tänä päivänäkin osin tuntemattomia ja sen ilmiöt vaikeasti ennustettavia.

Päästökauppa voi osoittautua tulevaisuudessa harha-askeleeksi, joka rasitti suomalaisten taloutta kohtuuttomasti ja rajoitti vaikkapa sosiaalista elämää sekä työnteon mahdollisuuksia.

Täytyy muistaa, että noin 80 prosenttisesti Suomi kulkee kumipyörillä ja merkittävä osa ajokalustosta käyttää polttoaineita.

Tärkeä kysymys on, onko oikeutettua rahastaa pohjoisissa olosuhteissa asuvaa pientä kansaa – suomalaisia – ilmastonmuutoksella nykyisellä tavalla ja vielä lisätä taloudellisia rasiitteita päästökaupan muodossa. Kansanliikkeemme mielestä ei ole.

**STOP Autoilijoiden kuritukselle!- kansanliike**

Lähes 270 000 jäsenen Stop Autoilijoiden kuritukselle! -liike kokoaa autoiluun liittyvää kansalaiskeskustelua ja tutkimustietoa päättäjien, asiantuntijoiden ja kansalaisten hyödynnettäväksi. Stop Autoilijoiden kuritukselle! on riippumaton, kokemusasiantuntijapaneeli, joka tukee

tieliikenteeseen ja sen verotukseen liittyvää päätöksentekoa. Edistämme kokemustieteen ja politiikan vuoropuhelua välittämällä tietoa päätöksentekijöille ja osallistumalla kantaaottavasti julkiseen keskusteluun.

Ruotsalainen Leevi  
Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike