

Asia: Kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskeva arviomuistioluonnos

Finnwatch kiittää mahdollisuudesta lausua liikenne- ja viestintäministeriölle kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta. Keskityimme lausunnossamme päästökauppajärjestelmään päästövähennyskeinona sekä kompensatioihin.

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona

Suomi on sitoutunut vähentämään kotimaan liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi Suomen vuodelle 2035 asettama hiilineutraaliustavoite edellyttää liikenteen kasvihuonepäästöjen saattamista nolnaan vuoteen 2045 mennessä. Ilman näiden liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista Suomen on hyvin vaikea saavuttaa ilmastotavoitteitaan. On myös huomioitava se, että EU:n Suomelle asettamat ilmastotavoitteet eivät vastaa ilmastotieteen edellyttämää päästövähennyspolkua puolentoista asteen tavoitteeseen nähden, sekä se, ettei Suomen oma hiilineutraaliustavoite vastaa IPCC:n tuoreimman raportin turvallisinta hiilibudjettia.

Päästöjen hinnoittelu on yksi keskeisistä tavoista leikata päästöjä, ja se voidaan toteuttaa joko verotuksen tai päästökaupan muodossa. EU:n komissio on esittänyt koko EU-alueen kattavan tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökaupan käynnistämistä vuonna 2026. Tämän toteutumiseen ja aikatauluun liittyy kuitenkin niin suurta epävarmuutta, että Suomen on välttämätöntä suunnitella myös kansallisesti käyttöönotettavia taloudellisia ohjauskeinoja päästövähennysten riittävydestä varmistumiseksi. Finnwatch pitää kansallista liikenteen päästökauppajärjestelmää yhtenä potentiaalisena tapana vähentää liikenteen päästöjä kustannustehokkaasti.

Kompensaatiot

Päästöverot ja päästökauppajärjestelmät nostavat haittaa aiheuttavien toimintojen tai tuotteiden hintoja ja niillä on siten myös jako-oikeudenmukaisuuteen liittyviä vaikutuksia. Nämä – ja muut – oikeudenmukaisuusvaikutukset on välttämätöntä huomioida ohjauskeinon toteutusta suunniteltaessa. Muutoin päästöohjausmekanismit johtavat suurella todennäköisyydellä tilanteeseen, jossa jo nyt heikoimmassa asemassa olevien asema heikkenee ennestään. Sosiaalisen oikeudenmukaisuuden huomioiminen vaikuttaa myös päästöhintoittelun yhteiskunnalliseen ja poliittiseen hyväksyttävyyteen, ja ilman riittävää julkista tukea päästöjen hinnoittelujärjestelmää on vaikea toteuttaa.

Päästöhintoittelusta saatavien varojen käytöllä on keskeinen merkitys sekä jako-oikeudenmukaisuuden että järjestelmän hyväksyttävyyden kannalta. Siksi on tärkeää, että varat ohjataan siirtymän nopeuttamiseen ja heikoimmassa asemassa olevien tukemiseen. Liikenteen päästökaupan kohdalla tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että päästökauppatuloilla tuetaan siirtymää ja kompensoidaan nousseista kuluista aiheutuvaa

taakkaa pienituloisimmille – kuitenkin niin, ettei kompensatio ole sidoksissa ostetun polttoaineen määrään, sillä tämä vesittäisi päästökaupan ohjausvaikutuksen.

Usein esillä ollut ansiotulo- tai yhteisöverojen alentaminen ei palvele tätä tarkoitusta, koska veroalennukset hyödyttävät ennen kaikkea keski- ja suurituloisia eivätkä heikoimmassa asemassa olevia. Lisäksi veronalennukset yhdessä päästöleikkausten seurauksena laskevien päästökauppatulojen kanssa johtavat ajan mittaan yhteiskunnan rahoituspohjan rapautumiseen. Ilmastotavoitteiden myötä liikenteen päästöjen on vähennyttävä nopeasti, mikä tarkoittaa sitä, että liikenteen päästökaupan tuotot jäävät väliaikaisiksi.

Sen sijaan hiiliosinko voisi yhdessä siirtymää vauhdittavien toimien kanssa olla potentiaalinen kompensointikeino, sillä jo päästökauppatulojen osittaiseen palautukseen perustuva hiiliosinko mahdollistaa päästökauppajärjestelmän kokonaisvaikutusten kääntämisen progressiivisiksi. Lisäksi hiiliosingon avulla voidaan lisätä polttoaineiden hinnannousun yhteiskunnallista hyväksyttävyyttä. Kun hiiliosingon määrä sidotaan päästökauppatulojen kokonaismäärään, ei päästöleikkauksista aiheutuva päästökauppatulojen lasku myöskään johda yhteiskunnan rahoitusongelmiin.