

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

-

Liikenne

Avovastaus

Yleisenä huomiona liikenteen päästövähennyksistä voidaan todeta, että toimet ovat vaatimattomia ja riittämättömiä siihen, mitä Suomi on kansallisesti sopinut EU:n kanssa tavoittelevansa RFF-paketin päästövähennystavoitteissa. Liikennealan toimijan näkökulmasta tämä tilanne kasvattaa poliittista riskiä koskien tulevaisuuden sääntelyä, jossa mahdollisesti päästövähennystoimia tehdään erittäin voimakkaasti ja lyhyellä aikavälillä. Toimialan yleinen toive on, että sääntely olisi ennustettavaa ja lyhyellä aikavälillä vakaata ja että sääntelymuutokset olisivat hallittuja.

NEOT haluaa nostaa esiin, että liikenteen päästövähennyksiä säännellään tällä hetkellä usealla erilaisella toimenpiteellä, jotka ovat päällekkäisiä. Uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoite, Liikenteen ja muiden toimialojen päästökauppa ja käyttövoimien valmisteverotus. Näissä kaikissa luodaan päästövähennykselle hintaa tai substituutioarvoa biopolttoaineena, mutta päätavoite on kaikille sama, liikenteen päästöjen vähentäminen. Toimijan näkökulmasta olisi tehokkaampaan päästä päästövähennystavoitteisiin yhden sääntelytoimen kautta kuin usean ristikkäisen toimen kautta, esimerkiksi säätämällä liikenteen uusiutuvan energian minimimitavoite vuoteen 2030 mennessä, jonka lisäksi päästöjä vähennettäisiin pelkästään liikenteen päästökauppaa kiristämällä. Tämän jälkeen markkinatoimijat voisivat itse määritellä miten näihin tavoitteisiin pääsevät.

Liikenteen sähköistymistä tulee tukea latausinfraatuilla ja esimerkiksi hyväksymällä yhä laajemmin raskaan liikenteen latauspisteitä jakeluvelvoitteeseen (esimerkiksi logistiikan solmukohdissa sijaitsevat terminaalit, teollisuusalueet ja satamat). Henkilöautokantaa tulee uudistaa, mutta valtion talouden kannalta kustannustehottomien hankinta- ja romutuskampanjoiden sijaan tulisi esimerkiksi

ajoneuvojen käyttövoimaverotukseen tehdä radikaaleja muutoksia, jotka suosivat vähäpäästöisiä autoja. Esimerkkiä voisi hakea Ruotsin bonus-malus järjestelmästä.

Henkilöautojen konversiotuet ovat ainoa toimenpide, jolla voidaan saada nopeasti fossiilisen öljyn kulutusta laskettua nykyisessä autokannassa. Suomen autokanta uusiutuu erittäin hitaasti ja haasteellinen taloustilanne pahentaa tilannetta entisestään. Samalla on kuitenkin todettava, että vaikka taloustilanne olisi suotuisa, niin silloinkin autokannan uusiutumiseen kuluu liikaa aikaa päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen nähden.

Konversiotukiin osoitettua määrärahaa tulisi kasvattaa ja samalla myönnettävän kertatuen kokoa tulisi kasvattaa etanolikonversioissa nykyisestä 200 eurosta noin 800 euroon, kuitenkin korkeintaan 90 prosenttia asennuskuluista. Tuen koon kasvattamisen perusteena on, että uusien autojen mukanaan tuomat tekniset ratkaisut vaativat muunnostyöltä enemmän kuin vanhemmat autot.

Raskaan liikenteen käyttövoimamurrosta täytyy tukea usein eri keinoin. Raskaan liikenteen ajoneuvokannan ollessa rajatumpi kuin henkilöautoissa, kannattamme esitettyä sähkö-, metaani- ja vetykäyttöisten kuorma-autojen hankintatukien jatkamista vuosina 2026–2030.

Maatalous

Avovastaus

Ilmastosuunnitelman luonnoksessa esitetään biopolttoöljyvelvoitteen korottamista 10 prosentista 15 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. NEOT haluaa tuoda esiin, että 5 prosenttiyksikön nosto tulee aiheuttamaan kustannuksia hankintaan ja logistiikkaan, jotka tulevat myös näkymään polttoöljyn hinnassa. Polttoöljyä loppukulutetaan maatalouden lisäksi mm. rakennusten erillislämmityksessä ja työkoneissa. Jakeluyhtiön näkökulmasta on myös vaikea hahmottaa noston perusteita, kun polttoöljyn kulutus on ollut jo valmiiksi laskevassa trendissä ja noston vaikutukset osuvat erittäin herkkiin toimialoihin, joiden on vaikea siirtyä vaihtoehtoihin käyttövoimiin. Erityisesti kun kyseessä osittain huoltovarmuuden kannalta kriittiset elinkeinot, niin yhteiskuntavastuullisesti ajateltuna päätös ei ole yleisen edun mukainen. Toimella saavutetaan myös verrattain pienet päästövähennysvaikutukset.

Biopolttoöljyn jakeluvelvoitelain 7 § ja liikenteen jakeluvelvoitelain 5 b § sallivat 30 %:n jouston velvoitteiden välillä. Käytännössä siis 30 % biopolttoöljyvelvoitteesta voidaan täyttää liikenteessä jaellulla biopolttoaineella ja toisin päin. Kustannustehokkain ratkaisu olisi nostaa liikenne- ja polttoöljyvelvoitteen välinen jousto 100 prosenttiin. Näin polttoaineen toimittajat voisivat jaella tilanteen mukaan biopolttoainetta siellä, missä se aiheuttaa vähiten kuluja, kuitenkin vähentämättä jaellun biopolttoaineen kokonaismäärää. Tämä toimenpide parantaisi biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kustannustehokkuutta alentamatta kuitenkaan tavoiteltua päästövähennysvaikutusta.

Esimerkiksi Norjassa on asetettu biomandaatit liikennekäyttöön ja biopolttoöljylle, mutta niitä voi täyttää vapaasti ristiin. Vaikka Norja ei ole EU-maa, se on implementoinut monia EU:n säädöksiä, kuten tässä tapauksessa RED-direktiivin. Joustavalla biomandaattien ristiin täyttämällä Norjassa on saavutettu taakanjakosektorin päästövähennyksiä kustannustehokkaammin kuin Suomessa.

Ristiin täytön joustavuuden lisäksi tulisi sallia vuosittaisen mandaatin ylitäytön siirto 100

prosenttisesti seuraavalle vuodelle. Kyseinen uusiutuva polttoaine on kuitenkin jaeltu liikenteeseen ja vähentänyt päästöjä riippumatta siitä kummalle kalenterivuodelle päästöjen vähentäminen osuu. Ristiin täyttö tulisi sallia myös ylitäytön siirron yhteydessä, jolloin mahdollista mandaatin ylitäyttöä voisi siirtää seuraavan vuoden biopolttoöljymandaattiin. Mikäli nämä molemmat muutokset mahdollistetaan sääntelyssä, se vähentää merkittävästi biopolttoöljyn veloitteen kasvattamisen aiheuttamia kustannuksia.

On huomioitava, että EU:lle raportoidaan taakanjakosektorin päästövähennykset kokonaisuutena ilman erittelyä tieliikenteeseen ja polttoöljyn käyttöön. Vaikka tietyt EU:n rahoitusinstrumentit on osoitettu tietyille taakanjakosektorin osa-alueille, niin myös EU:ssa tärkein tavoite on saada päästövähennysten kokonaistavoite saavutettua.

Lisäämällä joustavuutta voidaan varmistaa, että kansalaiselle ja yhteiskunnalle ei aiheudu tarpeettomia lisäkustannuksia polttoaineisiin kohdistuvista velvoitteista. Teknisesti on kuitenkin kyse samasta jaeltavasta biopolttoaineesta HVO:sta, joka poltettaisiin joko tieliikenteessä tai ei-tieliikenteessä olevassa polttomoottorissa. Ilmasto ei tunnista eroa näiden kahden päästön välillä ja esitetyllä biopolttoöljyn veloitetason nostolla saadaan lähinnä päästövähennyksiä tilastollisesti. Se ei kuitenkaan edesauta maatalouden kestävää energiasiirtymää.

NEOT haluaa myös huomioida maa- ja metsätalouden kasvavat kustannukset. Maatalouden tuotantokustannuksia ollaan nyt nostamassa poliittisesti polttoaineisiin kohdistuvilla velvoitteilla. Polttoaineiden päästökauppa (ETS2) alkaa vuonna 2027 ja nyt ollaan esittämässä biopolttoöljyveloitteen kasvattamista 15 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä, kun nykyinen tavoite on 10 prosenttia. Maatalouden kustannukset nousevat siis sekä fossiilisen polttoaineen että biokomponentin osalta.

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

Biopolttoöljyn veloitteen nostamisesta yleiset huomiot kohdassa "Maatalous"

Työkoneet

Avovastaus

Biopolttoöljyn velvoitteen nostamisesta yleiset huomiot kohdassa "Maatalous"

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

-

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

-

Muita huomioita

Avovastaus

-

Hämäläinen Simon
North European Oil Trade Oy - Vilhartin Hanhilahti,
Yhteiskuntasuhdepäällikkö