

Asia: VN/23899/2023

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot koskien HE luonnosta

HSL kannattaa fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppaa ja sille hallituksen esitysluonnoksessa esitettyä toteutustapaa. Esitetty soveltamisalarajauksen laajentaminen suhteessa direktiivissä tietyille polttoaineiden loppukäyttäjäsektoreille säädettyyn on Suomen nykyisessä jakelujärjestelmässä perusteltua fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan toimeenpanon kokonaistaloudellisuuden näkökulmasta.

Päästökauppa on päästövähennyskeinona tehokas ja kannustaa aiheuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti vähentämään päästöjä sieltä, missä se on kannattavinta. Liikennesektorin nopeiden päästövähennystarpeiden vuoksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan vuoden 2027 käyttöönottoa voidaan pitää perusteltuna.

Muutettu päästökauppadirektiivi on tärkein ja päästövähennystavoitteiden saavuttamisen kannalta välttämätön päästöjen vähentämisen EU-tason ohjauskeino. Tämän myötä HSL:n kantana on, ettei fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan toimeenpanoon ole syytä hakea lykkäyksiä. HSL korostaa myös toimintaympäristön muutosten ennakoitavuuden tärkeyttä.

Helsingin seudun liikennejärjestelmän näkökulmasta esitetyllä fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupalla on keskeinen rooli myös liikenteen paikallisempien ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa tukee myös muiden liikennejärjestelmän kestävyystavoitteiden saavuttamista ja kannustaa autokannan uudistamisen lisäksi kestävien kulkutapojen käyttöön.

Fossiilisen polttoaineen jakelun päästöoikeuksien huutokaupoilla kerätyt varat ovat merkittäviä. Etenkin päästökaupan laajennetun soveltamisalan osalta jäsenvaltio voi päättää varojen käytöstä itsenäisesti ja ohjata resursseja esimerkiksi soveltamisalan laajennuksen aiheuttamien kustannusten kompensointiin. Toisaalta huutokauppatuloilla voidaan vauhdittaa liikennesektorin kestävyys siirtymää, mikä onkin yksi keskeisistä artiklan 10 kohdan 3 mukaisista huutokauppatulojen käyttötarkoituksista.

Esimerkiksi raskaan tieliikenteen osalta käyttövoimasiirtymän eteneminen on hitaampaa kuin henkilöautojen tapauksessa. Fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan tuloilla onkin hyödyllistä osaltaan edistää raskaan liikenteen ja kaukolinja-autoliikenteen sähköistymistä esimerkiksi latausinfrastruktuurin kehittämisen muodossa.

Myös erityisesti yhdessä tiivistyvän maankäytön kanssa toteutettavalla suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämisellä voidaan tukea liikkumisen kestävästä kehityksestä. Sen lisäksi, että suurilla kaupunkiseuduilla on runsaan väestöpohjan ja -tiheyden myötä parhaat edellytykset palvella liikkumisen tarpeita kestäväällä tavalla, tarjoavat ne myös huomattavia mahdollisuuksia kohentaa kestävästä liikkumisesta edellytyksiä entisestään. Monen kestävästä matkaketjun keskiössä olevan joukkoliikenteen käytön positiivinen kierre voi osaltaan vastata myös autoriippuvuuden aiheuttaman liikenneköyhyyden haasteisiin.

Yleisesti ottaen hallituksen esitysluonnos tarjoaa pohjan johdonmukaiselle ja pitkäjänteiselle sääntelylle fossiilisen polttoaineen jakelua koskevan päästökaupan toimeenpanon ja valvonnan osalta. HSL muistuttaa kuitenkin keskeisenä päästökauppaviranomaisena toimivan Energiaviraston henkilöstöresurssien ja todentajien riittävyyden varmistamisesta, jotta uuden päästökauppajärjestelmän käyttöönotto sujuu mahdollisimman hyvin.

Säännelty yhteisö

Palaute ehdotetusta säännellyn yhteisön määritelmästä ja veloitteiden siirrosta sopimuksella sekä sääntelyn kohdetta koskevista vaikutuksista

-

Maa-, metsä- ja kalatalous

Miten ja kenelle mahdolliset hyvitykset tulisi toteuttaa erityisesti maa-, metsä- ja kalatalouden toimialoilla?

-

Liikennesektorin toimijat

Mitä vaikutuksia soveltamisalarajauksella on toimintaanne?

HSL on toiminut päästövähennysten suhteen ennakoivasti, sillä mittavan linja-autokaluston uusiminen ottaa aikansa. 2020-luvun loppuun mennessä HSL:n järjestämä kaupunkiseudun sisäinen

linja-autoliikenne on ehtinyt sähköistyä lähes kokonaisuudessaan. Sovelletun ympäristöbonuksen myötä myös biopolttoaineiden osuus HSL:n käyttämistä polttoaineista kasvaa ennen kuin linja-autoliikenteessä käytetty kalusto on ehtinyt uusiutua kokonaisuudessaan sähköiseksi.

HSL:lle fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan vaikutukset jäävät siten varsin lyhytaikaisiksi ja kohtuullisen vähäisiksi. Linja-autokannan täyssähköisyyden jälkeen mahdolliset vaikutukset ovat korkeintaan epäsuoria ja rajallisia. Sitä ennen polttoaineiden kustannustaso on sidottu indeksiin, minkä vuoksi kustannusriskit eivät HSL:n tilaaman liikenteen tapauksessa kohdistu liikennöitsijöiden yritystoimintaan.

Miten mahdolliset hyvitykset niille yritysmuotoisille toimijoille, joiden käyttämä polttoaine tulee soveltamisalan piiriin, voisi toteuttaa?

Fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan mahdollisia kompensatioita kannattaa joka tapauksessa suunnitella siten, että ne heikentävät päästökaupan toiminnan tehokkuutta mahdollisimman vähän. Lisäksi mahdollisen hyvitysjärjestelmän suunnittelussa HSL kannattaa tilasto- ja tutkimustietoon perustuvia tarkasteluja, joissa pureudutaan epävarmuuksien lievittämiseksi useampiin erilaisiin skenaarioihin.

Saarinen Jussi
HSL

Laukkanen Kalle
HSL Helsingin seudun liikenne - vt. toimitusjohtajan sijainen