

Asia: VN/23899/2023

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

VR-Yhtymä Oyj (jäljempänä VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

Ympäristöystävällinen raideliikenne tulee jättää päästökaupan ulkopuolelle

EU:ssa otetaan käyttöön uusi fossiilisten polttoaineiden jakelua koskeva päästökauppa osana Fit for 55-valmiuspakettia. Direktiivi antaa jäsenmaille mahdollisuuden laajentaa päästökaupan kohteena olevia sektoreita.

Päästökauppadirektiivissä raideliikennettä ei ole sisällytetty soveltamisalaan. Kansallisella tasolla käydään keskustelua fossiilisten polttoaineiden jakelua koskevan päästökaupan laajentamisesta direktiivin soveltamisalaan kuulumattomille sektoreille.

VR esittää, että ympäristöystävällinen ja energiatehokas raideliikenne jätetään mahdollisen kansallisen ETS2-soveltamisalan laajentamisen ulkopuolelle komission päästökauppadirektiivin mukaisesti.

Vuonna 2022 kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä noin

95 % syntyi tieliikenteestä. Raideliikenteen osuus kotimaan liikenteen päästöistä oli alle prosentin.

Kohonnut kustannustaso heikentäisi elinkeinoelämän, teollisuuden ja raideliikenteen kilpailukykyä

Mahdollisen ETS2-päästökaupan laajennuksen ilmastollinen vaikuttavuus sekä päästökaupasta saatavat tulot jäisivät raideliikenteen osalta vähäisiksi. Kohonneella kustannustasolla olisi sen sijaan heikentävä vaikutus kotimaan elinkeinoelämän ja teollisuuden kilpailukykyyn sekä ympäristöystävällisen raideliikenteen kulkumuoto-osuuteen ja sitä kautta kotimaan päästövähennystavoitteiden toteutumiseen.

VR on useiden teollisuuskumppaneidensa kanssa sitoutunut tavoitteellisiin yhteisiin päästöstrategioihin, joiden tavoitteena on tyypillisesti puolittaa kyseisen asiakasyhteistyön piirissä olevat päästöt siirtämällä kuljetuksia energiatehokkaan ja vähäpäästöisen raideliikenteen piiriin esimerkiksi viiden vuoden aikajänteellä. Raideliikenteen siirtäminen päästökaupan piiriin vähentäisi tällaisen yhteistyön houkuttelevuutta kustannustason nousun myötä. Huomioitava on myös yleinen logistiikkakustannusten nousu Suomessa.

Raideliikenne kuuluu erillisjakelun piiriin

Raideliikenteen polttoaineen osalta kyseessä on erillisjakelu, jolloin sääntelyn kohteena oleva jakelija tietää polttoaineen loppukäyttäjän. Erillisjakelu on siten hallinnollisesti helposti toteutettavissa. Kuten arviomuistiossa todetaan, laajan soveltamisen mallia on mahdollista muokata siten, että erillisjakelun piirissä olevat sektorit, kuten raideliikenne, jäävät mahdollisen kansallisesti laajennetun soveltamisalan ulkopuolelle.

VR toimii tällä hetkellä raideliikenteessä jakelijana, mutta toimintaympäristön monipuolistuessa tilanne voi muuttua, jolloin jakelija voi olla myös polttoaineen myyjä.

Rataverkon sähköistyksen jatkaminen toteuttaisi päästökaupalle asetettuja tavoitteita

Raideliikenteen energiatehokkuus ja ympäristöystävällisyys puoltavat päästökaupan ulkopuolelle jäämistä. Raideliikenne on seitsemän kertaa maantieliikennettä energiatehokkaampaa ja sen CO<sub>2</sub>-päästöt ovat yhdeksän kertaa autoilua pienemmät. Arviomuistion mukaan mahdollisen soveltamisalan kansallisen laajentamisen vaikutus raideliikenteen osalta jäisi vaatimattomaksi, tuoden ainoastaan 0,06 Mt hiilidioksidiekvivalenttia raideliikenteen päästöjä päästökaupan piiriin.

Tavaraliikenteestä jo 80 % on sähkövetoista. VR pyrkii nostamaan edelleen sähkövedon osuutta. Dieselvetoa käytetään raideliikenteessä sähköistämättömillä rataosuuksilla erityisesti teollisuudelle tärkeässä tavaraliikenteessä. Suomen rataverkosta on sähköistetty reilu puolet. Rataverkon sähköistyksen jatkaminen toteuttaa päästökaupalle asetettuja tavoitteita vähentämällä tarvetta dieselvetoiselle liikenteelle sekä polttoaineen kulutusta.

Dieselvetoa korvaavia teknologioita ei ole kaupallisesti saatavilla - vaihtoehtoisten polttoaineiden infra ei ole rakennettu

Päästökaupan osalta tulee kiinnittää huomiota liikennesektorin erilaisiin teknologisiin edellytyksiin toteuttaa päästökauppaa esimerkiksi energiantuotantoon verrattuna. Korvaavat teknologiat käsittävät tällä hetkellä ainoastaan sähkön ja biopolttoaineet, energiantuotannossa kehitystyö on edennyt nopeammin. Liikenteessä jakelijoita on Suomessa vähän ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infra ei raideliikenteen osalta ole rakennettu.

Raideliikenteessä on tällä hetkellä tarjolla vain yhtä polttoainelaatua kerrallaan. Pelkästään biopolttoaineen tarjoaminen rinnakkain fossiilisen dieselin kanssa edellyttää merkittäviä investointeja, kuten myös esim. akkuvetureiden latauspaikkojen tai vedyn jakeluverkoston rakentaminen.

Dieselvetoista liikennettä korvaavia teknologioita ei ole kaupallisesti saatavilla. Raideliikenteessä biopolttoaineiden laajamittaiseen käyttöön liittyy lukuisia haasteita. Koska uudet teknologiat ovat vasta kehitysvaiheessa, saatavuus ja korkea hintataso muodostavat pullonkaulan biopolttoaineisiin siirtymiselle. Päästökauppamekanismi tulee kasvattamaan sekä fossiilisten että bioperäisten polttoaineiden hintatasoa.

Raideliikenteen kilpailukyvyistä on huolehdittava

Päästökaupan soveltamisalan laajentaminen merkitsisi lisäkustannuksia raideliikenteelle kohonneitten polttoainekustannusten vuoksi. Arviomuistion mukaan ETS2 tulisi nostamaan bensiinin sekoitehintaa 16 snt/l ja dieselin sekoitehintaa 11 snt/l. Mikäli raideliikenne edellä mainituista perusteluista huolimatta sisällytettäisiin päästökaupan piiriin, tulisi päästökaupan käyttöönotosta aiheutuvat kustannukset kompensoida ja korvamerkitä vastaamaan raideliikenteen yritysten nousutta kustannustasoa, jotta ympäristöystävällisen raideliikenteen kilpailukyky ei heikenny.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin

johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

Lähdetluoma Tanja  
VR Group