

Asia: VN/3882/2021

## **Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleinen lausunto arviomuistioluonnoksesta**

#### **Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistioluonnoksesta**

Kiitän mahdollisuudesta toimittaa lausunto tieliikenteen kansallisen päästökaupan arviointimuistioluonnoksesta.

Muistioloonnos kuvaa kiitettävästi päästökaupan mekanismeja ja tarjoaa hyvän pohjan myös EU:n tieliikenteen päästökaupan arviointiin. Muistioluonnoksessa on kuitenkin joitain rajoitteita, jotka merkittävästi rajoittavat sen käyttökelpoisuutta.

- Muistio ei näytä ottavan kantaa olennaiseen kysymykseen siitä, mitä tapahtuu polttoaineverolle päästökaupan käyttöönoton yhteydessä, oli kyseessä sitten kansallinen tai EU:n päästökauppa? Tämä kysymys on aivan olennainen päästökaupan hinta- ja ohjausvaikutusten kannalta.
- Muistiossa näytetään oletettavan, että päästökaupassa voidaan ennakkoon tietää, mikä osuus polttoaineista käytetään tieliikenteessä. Erityisesti dieselin osalta käyttötarkoituksen osoittaminen on kuitenkin vaikeaa, koska sitä käytetään myös raideliikenteessä, vesiliikenteessä ja työkoneissa.
- Tieliikenteen päästökaupan toimintamekanismin pohjaksi esitetään seuraava kuvaus päästökaupan vaikutuksista polttoaineen pumppuhintoihin:
  - o ”Suurimman sopeutumisen tekevät polttoaineen loppukäyttäjät, jotka kohtaavat polttoaineen kuluttajahintojen nousun. Kun loppukäyttäjien saastuttamisen rajakustannus ja päästöjen vähentämisen rajakustannukset kohtaavat, loppukäyttäjä sopeutuu joko siirtymällä käyttämään autoilun sijaan muita liikkumisen muotoja, vähentämällä ajosuoritetta tai muuttamalla autonsa käyttövoimaa.”

o Tällainen taloudellis-rationaalinen päätöksenteon malli ei millään tavalla vastaa todellisuutta ihmisen liikkumistapavalinnoissa. Polttomoottorikäyttöisellä henkilöautolla liikkuminen on jo nyt kallein tapa saavuttaa päivittäiset kohteet, mutta ihmiset eivät silti valitse halvempia kulkutapoja tai autojen käyttövoimia, koska valintoja ohjaavat vahvasti tottumukset ja kokemukset vaihtoehtojen vaihalloisuudesta ja ajallisesta epäedullisuudesta. Tämän vuoksi polttoaineen jakelun ja valmistuksen tarjonnassa tapahtuvat muutokset ovat luultavasti tärkeämpiä kuin kysyntäpuolen muutokset, jotka muistioloonnoksessa nostetaan tärkeimmiksi.

- Päästökaupan myötä myös liikenteen terveydelle haitalliset lähipäästöt pienenevät ja hinnannousun vaikutuksesta liikennemäärät eivät kasva ennakoidulla tavalla tai jopa laskevat, mikä poistaa tieliikenneinfrastruktuuri-investointien tarvetta. Nämä taloudellisen hyödyn näkökulmat puuttuvat muistiosta. Päästökauppa voi myös siirtää liikennettä henkilöautoliikenteestä joukkoliikenteeseen, mikä mahdollistaa joukkoliikenteen palvelutason parantamisen ja siten liikenneköyhyyden vähentämisen. Tämä sosiaalisen hyödyn näkökulma puuttuu muistiosta.

### **Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi**

**Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2**

-

### **Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona**

**Voitte tässä lausua luvusta 3**

- Luvussa 3.3 ennakoidaan päästöoikeuksien määrää ja tieliikenteen päästökehitystä. Optimistisen päästökehityksen perusteluiksi tarjotaan sähköhenkilöautojen määrän suotuisaa kehitystä, mutta luvussa ei sanota sanaakaan paketti- tai kuorma-autoista. Nämä muodostavat 41 % tieliikenteen päästöistä, joten on käsittämätöntä, että niitä ei käsitellä lainkaan. Henkilö-, paketti- ja linja-autokannan sähköistyessä kuorma-autojen merkitys päästölähteenä korostuu jatkuvasti ja WAM-skenaariion kokonaispäästöt vuonna 2035 vastaavat kuorma-autojen nykyistä kokonaispäästöä, joten vaikutukset kuorma-autokuljetuksiin ovat erittäin suuret.

### **Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot**

**Voitte tässä lausua luvusta 4 (mm. päästökaupan toteutusvaihtoehdoista, toteuttamiskustannuksista (myös muista kuin viranomaisten hallinnollisista kustannuksista), seurannan, raportoinnin ja todentamisen järjestämisestä.)**

- Päästöoikeuksien katto- ja lattiahinta romuttavat päästökaupan tarkoituksen, eli kustannustehokkaimpien päästövähennyskeinojen edistämisen, eikä niitä tulisi käyttää.
- Päästöjen kompensointia päästövähennysyksiköillä ei missään tapauksessa tule sallia päästökaupassa, koska kompensoimarkkinoilla ei ole toimivaa sääntelyä.

### **Päästökaupan vaikutukset**

**Voitte tässä lausua luvuista 5.1.-5.5.**

- Hintavaikutusten skenaarioissa FLT1 ja 100 000 sähköautoa lisää vaikuttavat osin päällekkäiseltä, koska FLT1:n olennainen osa on päästövähennys EU:n CO2-raja-arvojen kiristämisestä, joka käytännössä on saavutettavissa vain lisäämällä sähköautoja. Samoin sähköautojen latausinfrastruktuurin tuki vähentää päästöjä sähköautojen määrän kasvattamisen kautta, joten päästövähennyksissä on todennäköisesti tuplalaskentaa.
- EU:n päästökaupan päästövaikutus (-5 % vuoden 2030 päästöihin) on todennäköisesti suuresti yliarvioitu. 11-13 snt/l polttoaineen hinnannousu ei vaikuta kysyntään mitenkään, kuten juuri parhaillaan olemme nähneet öljyn maailmanmarkkinahinnan nostettua polttoaineiden hintoja 30 snt/l. Laskelmassa oletettu liikenteeseen käytetyn rahamäärän pysyminen vakiona on väärä oletus. On myös huomautettava, että polttoaineisiin käytetään vain noin 15 % liikennemenoista, kun henkilöautoilun kiinteät kustannukset muodostavat suurimman osan.
- Miksi vaikutuksia julkistalouteen, kotitalouksiin tai yrityksiin ei ole laskettu perusskenaarion mukaisella päästöoikeuden hinnalla? Luvun 5.2 loppuosa on myös erittäin epäselvä, mitä tarkoittaa kuvan ”kokonaistuotannon muutos” ja mikä on arvojen yksikkö?
- Luku 5.3 on hämmentävä, koska siinä esitetään polttoaineen CO2-veron (16,25 snt/l) osuuksia kotitalouksien tuloista. Mitä tekemistä tällä on päästökaupan hintavaikutusten kanssa? Mitä tarkoittaa kuvan 11 vaikutus kotitalouksien kulutukseen, mihin kulutukseen, muuhun kuin polttoaineisiin?
- Luvut 5.4 ja 5.5 ovat kokonaisuudessaan erittäin hämmentäviä ja käyttökelvottomia, koska niissä ei esitetä arvioita hinnannousun vaikutuksista liikennesuoritteisiin, polttoaineen kysyntään tai CO2-päästöihin, ja koska laskelmissa käytetyt CO2-päästöjen €/t tai dieselin hinnannousun arvot eivät vastaa päästökaupan hintaskenaarioiden arvoja.

## Kompensaatiot ja yhteenveto vaikutuksista ja kompensaatioista

**Voitte tässä lausua luvuista 5.6. ja 5.7. (Lausunnonantaja pyydetään ottamaan kantaa muistion kompensaatiomalleihin sekä esittämään mahdollisia muita näkemyksiä kompensaatioiden tarpeellisuudesta ja vaihtoehtoista toteutamistavoista.)**

- Yleisenä periaatteena päästökauppa ja mahdolliset kompensoivat tulonsiirrot tulee pitää täysin erillään toisistaan, koska oikeudenmukainen kohdistaminen on väistämättä mahdotonta ilman täsmällistä yksilötason tietoa ja kompensaatiot heikentävät päästökaupan ohjausvaikutusta. Kompensaatioista kirjoitettaessa väitetään, että: ”polttoaineen kulutuksen suhteellinen osuus tuloista nousee tulojen nousun myötä”. Tämä ei Tilastokeskuksen kotitalouksien kulutustilaston perusteella pidä paikkaansa, vaan polttoaineiden osuus liikenteeseen kohdistuvasta kulutuksesta on tuloviidenneksittäin alimmasta ylimpään: 17/18/18/16/13 %. Lisäksi on huomattava, että vapaa-ajanmatkojen osuus polttoaineen kulutuksesta kasvaa voimakkaasti tulojen kasvaessa, ja nämä matkat eivät ole samalla tavalla kotitalouksille välttämättömiä tai yhteiskunnalle hyödyllisiä kuin työ-, asiointi- tai ostosmatkat.

## Yhteenveto ja johtopäätökset

**Voitte tässä lausua luvusta 6.**

- Yhteenvedossa sanotaan: ”Tieliikenteestä tarvitaan vuoteen 2030 mennessä noin 1,25 milj. CO<sub>2</sub>-tonnin lisävähennykset perusennusteen mukaiseen päästövähennykseen”, mutta luvun 5.1 mukaan WEM-skenaariossa päästöt olisivat 6,72 Mt ja tavoite 5,85 Mt, eli lisävähennystarve 0,87 Mt. Mistä sisäinen ristiriita johtuu ja miten se vaikuttaa päästökaupan hintavaikutusten luotettavuuteen?

Heikki Liimatainen  
Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto