

Asia: VN/3882/2021

## **Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistiolounnoksesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleinen lausunto arviomuistiolounnoksesta**

#### **Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistiolounnoksesta**

Suomen ympäristökeskus (SYKE) näkee, että on perusteltua valmistella kansallista liikenteen päästökauppaa ennen mahdollisen EU:n liikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökaupan toteutumista.

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

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

Liikenteeseen kohdistuvien ohjauskeinopäätösten perusteella ei voida sanoa varmuudella, että liikenteen päästöjen puolittamisen päästövähennyksistä puuttuisi 0,6-0,7 miljoonan tonnin edestä toimenpiteitä vuoteen 2030 mennessä. Toteutuman epävarmuus on todennäköisesti esitettyä vaihteluväliä suurempi.

Linjaus liikenteen päästöjen puolittamisesta on tehty ennen tietoa siitä, että Suomen taakanjakosektorin päästövähennys on -55 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Päästövähennystavoite on selvästi korkeampi mihin oli varauduttu etukäteen. Liikenteen päästötavoitetta ei ole kuitenkaan tiukennettu, vaan on lähdetty siitä, että muista taakanjakosektoreista pitää löytyä tarvittava lisäpäästövähennys. Muiden takaajanjakosektorien (esim. rakennusten erillislämmitys, työkoneet, maatalous) päästövähennystavoitteiden toteutumiseen liittyy myös suuria epävarmuuksia.

## **Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona**

### **Voitte tässä lausua luvusta 3**

Koska Suomen taakanjakosektorin lineaarista päästövähennyspolkua tarkastellaan kokonaisuutena, on tärkeää, että kaikilla sektoreilla haetaan uusia keinoja, joiden avulla voidaan varmistaa, että päästövähennystavoitteet saavutetaan mahdollisimman kustannustehokkaasti. Kansallinen liikenteen päästökauppa tarjoaa tällaisia mahdollisuuksia ja varmistavat osaltaan, että koko Suomen taakanjakosektori saavuttaa asetetut päästövähennykset.

### **Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot**

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

Muistiolounnoksessa esitetyt toteuttamisvaihtoehdot kansalliselle päästökaupalle ovat huutokauppa, kiinteähintainen malli, hybridi, ja kevennetty malli. Suomen ympäristökeskuksella ei ole näihin toteutumismalleihin kustannustehokkuusnäkökulmineen selvää kantaa, mutta Saksan hybridimallin soveltamista Suomessa puoltaisi mahdollisuudet verrata samankaltaisesta järjestelmästä saatavia kokemuksia. Yhteisten kokemusten pohjalta voi myös olla helpompaa vaikuttaa mahdolliseen EU-tason liikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökaupan toteutukseen, kun on käytettävissä vertailukelpoista tietoa vähintään kahden eri maan kokemuksista.

Kaavaillut kotimaan liikenteen päästökauppamekanismit lisääisivät todennäköisesti toteutustavasta riippumatta biopolttoaineiden käyttöä. Suomella on jo päätös kasvattaa biopolttoaineiden energiasisältöä liikennepolttoaineiden jakeluvaihtoehdoissa asteittain 30 %:iin vuoteen 2030 mennessä, mikä kansainvälisesti katsottuna on erittäin korkea tavoite. Lisäksi on ollut ajatuksena, että biopolttoaineiden osuutta kasvatettaisiin 34 %:iin, koska biokaasu on sisällytetty nyt jakeluvaihtoehtoihin. Autokannan oletettua nopeampi sähköistyminen voi kuitenkin muuttaa tilannetta. Mikäli autonvalmistajat vähentävät kaavailtua nopeammin polttomoottoriautojen tuotantoa, liikenteen päästökauppa kiihdyttää osaltaan siirtymää kohti sähköistä liikennettä.

Ilmastokestävät biopolttoaineet ovat globaalisti niukkuustuotteita, joiden käytön kasvattamiseen liittyy ainakin nykyisellä raaka-ainepohjalla epäsuoria maankäyttövaikutuksia kasvihuonekaasupäästöineen. Suomen ei pitäisi kasvattaa biopolttoaineiden sekoitevelvoitetta, vaan pyrkiä kaikin tavoin liikenteen sähköistymiseen ja liikennejärjestelmien energiatehostamistoimiin. Liikenteen kansallinen päästökauppa toimisi oikein suunniteltuna taakanjakosektorin (tieliikenteen) päästötavoitteiden varmistajana ja liikenteen vähäpäästöisyys kehityksen vauhdittajana.

### **Päästökaupan vaikutukset**

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

-

### **Kompensaatiot ja yhteenveto vaikutuksista ja kompensatioista**

**Voitte tässä lausua luvuista 5.6. ja 5.7. (Lausunnonantajia pyydetään ottamaan kantaa muistion kompensatiomalleihin sekä esittämään mahdollisia muita näkemyksiä kompensatioiden tarpeellisuudesta ja vaihtoehtoisista toteutamistavoista.)**

Päästökaupan seurauksena vaihtoehtoiset käyttövoimat tulisivat suhteellisesti edullisemmiksi fossiilisten polttoaineiden hintojen noustessa. Osa kuljetuskaluston käyttäjistä siirtyisi vaihtoehtoisiin käyttövoimiin. Siirtymän haasteena ovat ne käyttäjät, jotka syystä tai toisesta eivät pysty irtaantumaan fossiilisista ajoneuvoista ja -polttoaineista ja joille päästökaupan aiheuttama lisäkustannus muodostuisi kohtuuttomaksi taakaksi.

SYKE pitää tärkeänä sitä, että tieliikenteen päästövähennyksiä tavoitteleva murros toteutetaan siten, että heikoimmassa asemassa oleviin kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia lievennetään erilaisten kompensatiomallien avulla. SYKE yhtyy muistiossa esitettyyn linjaukseen, että mahdolliset kompensatiot eivät myöskään saisi hidastaa päästövähennysten toteutumista merkittävästi.

Yhtenä yksityiskohtana kompensatioiden ja -kompensatiotarpeen tarkastelussa tulisi ottaa huomioon työkoneet, kalastusalukset ja muut kauppa-alukset. EU:n kaavailemassa päästökaupassa ne on rajattu järjestelmän ulkopuolelle, mutta vastaavaa linjausta ei muistiossa esitetä kotimaiselle päästökaupalle. Lisäksi on huomattava, että Suomessa esimerkiksi rannikko- ja järvikalastuksessa käytetään myös bensiinikäyttöisiä aluksia. Päästökaupan aiheuttama polttoaineen hinnannousu kohdistuisi myös näihin, ja kyse on monessa tapauksessa yrityksistä, joiden kannattavuus on jo nykyisellään heikko ja joiden mahdollisuudet siirtyä sähkömoottoreihin ovat hyvin rajalliset.

Muistioluonnoksessa esitettyinä kompensointikeinoina ovat muun muassa verovähennys, ajoneuvoveron alennus ja vähäpäästöisen liikenteeseen siirtymisen tuki. SYKE yhtyy muistion arvioon siitä, että eri kompensatiokeinojen mahdollisia vaikutuksia tulee analysoida monipuolisesti. On tärkeää, ettei kompensatioilla ole sivuvaikutuksia, jotka toimisivat päästövähennystavoitteita vastaan. SYKE korostaa, että tarkastelun piiriin tulee ottaa taloudellisten näkökulmien lisäksi vaikutukset käyttäytymiseen ja koettuun oikeudenmukaisuuteen.

## Yhteenveto ja johtopäätökset

### Voitte tässä lausua luvusta 6.

-

Seppälä Jyri  
Suomen ympäristökeskus - Jyri Seppälä/Kulutuksen ja tuotannon  
keskus/SYKE