

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistioluonnoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistioluonnoksesta

Lausunto kansallisesta tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) kiittää mahdollisuudesta lausua kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta.

Kansallisen päästökaupan arviomuistio on osa fossiilittoman liikenteen tiekartan valmistelua. Tiekartan toimet koskevat tieliikennettä, joka aiheuttaa valtaosan liikenteen päästöistä. Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Kansallista päästökauppaa valmistelleen virkamiestyöryhmän valmistelu liittyy tiekartan kolmanteen, ehdolliseen vaiheeseen. Jos kahden ensimmäisen vaiheen toimenpiteen ja EU-tason ratkaisut eivät yhdessä riitä, päästökauppa voisi tulla mukaan kolmanteen vaiheeseen. Tämä arviomuistio on selvitys päästökauppajärjestelmän ominaisuuksista ja vaikutuksista.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta osana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnittelua sekä joukkoliikenteen järjestämisestä jäsenkuntiensa alueella. HSL arvioi lausunnossaan arviomuistiota erityisesti vaikutusten arvioinnin ja liikennejärjestelmäsuunnittelun näkökulmasta.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan kansallisen tieliikenteen päästökaupan arviomuistioluonnokseen seuraavaa:

Yleistä arviomuistioluonnoksesta

HSL katsoo, että kansallisen tieliikenteen päästökauppaa koskeva arviomuistio on kattava ja laadukkaasti valmisteltu. Muistio sisältää sekä laajan taustoituksen että työn lähtökohtien käsittelyn. HSL pitää tärkeänä, että muistio luo laadukasta tietopohjaa eri tieliikenteen hintaohjauskeinojen vaikutusten tunnistamiseen ja vertailtavuuteen. HSL korostaa, että riittävä tietopohja ja vaikutusten arviointien kehittäminen korostuvat merkittävästi jatkossa, kun liikennejärjestelmän toimivuutta, fiskaalisia keinoja ja ilmastotoimia joudutaan yhteensovittamaan, samalla kun liikkumisen murros aiheuttaa toimintaympäristöön ja sen arviointiin epävarmuutta.

HSL:n voimassa olevassa strategiassa korostetaan kestävyyttä ja sujuvuutta.

Lisäksi Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelma painottaa kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuvaa toimivaa liikennejärjestelmää ja päästöjen tehokasta vähentämistä. MAL 2019 -suunnitelman määräävänä tavoitteena oli puolittaa liikenteen päästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

HSL pitää tärkeänä arvioida ja tarkastella monipuolista keinovalikoimaa liikenteen kestävyuden ja päästövähennysten saavuttamiseksi.

Kuten arviomuistiossa esitetään, viimeisten ennusteiden mukaan liikenteen päästöt vähenevät aiempaa arvioitua nopeammin, mutta eivät riittävästi tavoitetasoon nähden. HSL pitää tärkeänä, että päästövähennystoimenpiteitä kiirehditään, mikäli päästövähennystavoite uhkaa jäädä saavuttamatta. Kuten arviomuistiossa todetaan, on päästöjen vähentämiseen olemassa monia erilaisia sääntelyvaihtoehtoja. HSL korostaa, että liikenteen hinnoittelun kannalta on tärkeää tarkastella eri taloudellisten ohjauskeinojen kokonaisuutta, johon kuuluvat mm. päästökauppajärjestelmät kansallisella ja EU-tasolla, tiemaksut sekä tieliikenteen verotusratkaisut. Kokonaisuusnäkökulman tärkeys korostuu päästövähennyspotentiaalini lisäksi siinä, kun tarkastellaan ja arvioidaan tehokkaita ja oikeudenmukaisia kompensatiomalleja.

Arviomuistiossa on arvioitu päästökauppaan liittyvät järjestelmä- ja viranomaiskustannukset melko suuriksi. Onkin tärkeä arvioida, voidaanko tavoitteet saavuttaa jollain vähemmän resursseja vievällä keinolla. Verotuksen uudistaminen voi olla yksi vaihtoehto päästövähennystavoitteiden saavuttamiselle. HSL pitää MAL 2019-suunnitelman mukaisesti tärkeänä, että liikenteestä kerätyt tulot ohjattaisiin liikennejärjestelmän ja sen palvelutason kehittämiseen siellä mistä ne on kerätty. Erityisesti tämä tarkoittaisi kaupunkiseutuja, missä joukkoliikenteen parantaminen riittävän kysynnän, olemassa olevan infran ja etäisyyksien puolesta on kustannustehokasta.

HSL kannattaa vaihtoehtoisten päästövähennyskeinojen selvittämistä ja valmistelua, erityisesti jos jo päätetyt päästövähennystoimet tai EU-tason päästökauppa eivät tuota tavoiteltua tulosta ajallaan. Arviomuistiossa esitetty tieliikenteen päästökauppa pitää sisällään ulkoisvaikutusten kustannukset, mikä tuo liikkumisen ulkoisvaikutukset liikenteen käyttäjille paremmin

näkyviksi ja mikä voi osaltaan edistää käyttäjien kestävämpiä liikkumisvalintoja.

HSL pitää myös erittäin tärkeänä erilaisten, päästökauppaa liittyvien kompensointikeinojen selvittämistä.

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi
Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2

-

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona

Voitte tässä lausua luvusta 3

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona ja päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot Arviomuistion luvuissa 3 ja 4 on kuvattu hyvin päästökauppamekanismi sekä siihen liittyvät periaatteet, markkinamekanismit, toteutusvaihtoehdot ja epävarmuustekijät. HSL kiittää erityisesti kuvauksen ja eri toteutustapojen vertailtavuuden selkeydestä, sekä toteutuspolun ja aikataulutuksen esityksestä. HSL nostaa esiin, että kuvauksissa olisi voinut olla myös vähintään sanallisesti kuvattuna vaihtoehdoista aiheutuvia mahdollisia kerrannaisvaikutuksia, hyödyntäen esitettyjä skenaarioita. Lisäksi HSL katsoo, että toteuttamisvaihtoehtojen muuntojoustavuutta tulisi myös arvioida, koska kaikki vaihtoehdot muodostavat laajan kokonaisuuden, joiden toteutettavuus ja hyväksyttävyyys riippuu myös osin niiden kustannustehokkuudesta, muuntojoustavuudesta ja skaalautuvuudesta.

Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot

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

-

Päästökaupan vaikutukset

Voitte tässä lausua luvuista 5.1.-5.5.

Päästökaupan vaikutukset ja kompensatiomallit

HSL katsoo, että luvussa 5 esitetyt skenaariot ja vaikutustarkastelut on tehty laadukkaasti. HSL toivoo kuitenkin, että vaikutusten arviointien lähtökohtia ja oletuksia olisi avattu arviomuistiossa laajemmin ja kuvattu kriittisten oletusten vaikutukset tuloksiin selkeämmin, esimerkiksi polttoaineen hintajousto lyhyellä ja pitkällä aikavälillä on tulosten kannalta hyvin keskeinen.

Lisäksi HSL nostaa esiin, että arviomuistiossa tulisi tuoda selkeämmin esiin vaikutusten arviointien tulosten perustuvan staattiseen analyysiin, jolloin ne eivät huomioi dynaamisia vaikutuksia, jotka voivat olla tavoitteen saavuttamisen kannalta keskeistä. Näistä tärkeimmät ovat esimerkiksi kulkumuotojen väliset siirtymät ja autokannan uusiutumismuutos liikkumisten kustannusten noustessa. HSL tiedostaa, että kattava vaikutusten arviointi ilman valtakuntatason liikennemallia ei ole mahdollista.

HSL nostaa esiin myös, että vertailtavuuden näkökulmasta eri päästökaupan toteutusvaihtojen vaikutuksia olisi esimerkiksi mielenkiintoista vertailla keskenään hyötyerien kautta, vaikka varsinaista järjestelmätason yhteiskuntataloudellista tehokkuutta ei voisikaan laskea.

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.)

HSL pitää luvun 5.6 eri kompensatiomallien esittelyä selkeänä ja jatkon kannalta on tärkeää, että eri mallien positiiviset ja negatiiviset puolet on tuotu esiin. Toisaalta HSL katsoo, että eri kompensatiomallien vertailtavuus on arviomuistion perusteella haastavaa ilman niiden vaikutusten arviointia, ja

tältä osin vaikutusten arviointia tulee jatkaa ja tietopohjaa edelleen kehittää vertailtavuuden parantamiseksi. HSL pitäisi tärkeänä arvioida myös kompensatiomallien yhdistelmiä, joilla olisi mahdollista vähentää ei-toivottuja vaikutuksia. Lisäksi HSL nostaa esiin, että vaikutusten arviointien lähtöoletukset vaikuttavat myös kompensatiomallien vertailtavuuteen. Esimerkiksi polttoaineen hintajouston ollessa lyhyellä aikavälillä todennäköisesti pieni, on tästä johtuen päästöoikeuksien hinta tällöin suuri, joka taas heijastuu voimakkaasti tulonjakovaikutukseen ja samaan aikaan valtion keräämät tulot ovat korkeat.

HSL esittää, että kompensatiomallille tulisi etsiä selkeät mitattavat tavoitteet ja arvioida eri mallien vaikutukset asetettuja tavoitteita vasten. Lisäksi kuten verovähennyskompensatiomallin kuvauksen yhteydessä (s. 65) todetaan, on tärkeää huomioida liikkumisen muutos, joka erityisesti vaikuttaa työmatkavähennykseen. HSL nostaa esiin, että kompensatiomalleja arvioitaessa olisi tärkeä tarkastella myös sitä, että osa kerättävistä tuloista kohdistettaisiin kompensatona suoraan joukkoliikenteeseen. Tällöin joukkoliikenteen houkuttelevuus suhteessa henkilöauton käyttöön paranisi ja kompensatio kohdistuisi epäsuoraan pienituloisille

Yhteenveto ja johtopäätökset

Voitte tässä lausua luvusta 6.

Yhteenveto ja johtopäätökset

HSL pitää yhteenveto ja johtopäätös -lukua laadukkaana arviomuiston laajuuteen ja haastavuuteen nähden. Erityisesti eri vaihtoehtojen aikataulutuksen visualisointi selkeyttää kokonaisuutta sekä päätösluvussa tuodaan esiin oleellimmat havainnot vaikutusten arvioinnista ja kompensatiomalleista. HSL katsoo, että yhteenvetoluvussa tuli konkreettisesti kuvata miten työ jatkuu, mitä asioita vaikutusten arvioinnissa tulee vielä tarkastella sekä miten mahdollinen lainsäädäntötyö etenee. HSL

esittää, että päästökaupan arviomuiston pohjalta järjestettäisiin erillinen keskustelutilaisuus sidosryhmille.

HSL toivottaa menestystä tieliikenteen päästökaupan arvioinnin kehittämiseen.

Suvanto Outi
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä - Liikennejärjestelmät - ja liikennetutkimusosasto, lisätietoja antaa Sini Puntanen ja Leena Sirkjärvi, etunimi.sukunimi@hsl.fi