

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioloennoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistioloennoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistioloennoksesta

SOK kiittää mahdollisuudesta lausua kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioloennoksesta:

S-ryhmä on sitoutunut vähähiilisen liikenteen edistämiseen. Vuodesta 2025 eteenpäin poistamme ilmakehästä enemmän hiiltä kuin itse sitä tuotamme. Sekä koko Suomi että S-ryhmä ovat riippuvaisia tavaravirtojen sujuvuudesta niin kotimaassa kuin rajojen yli. Vähäpäästöiseen liikenteeseen siirtyminen vaatii pitkäjänteistä, yli hallituskausien menevää strategista suunnittelua ja rahoitusta. Pitkän aikavälin näkymä ja sen johdonmukainen toteuttaminen ovat S-ryhmälle tärkeitä. Palvelemme koko Suomea: tarvitsemme ratkaisuja, jotka mahdollistavat sujuvan liikkumisen ja kuljetukset kaikkialla Suomessa kohtuullisilla kustannuksilla ja monipuolisilla toteuttamisen vaihtoehdoilla. S-ryhmän omistaa 2,4 miljoonaa suomalaista. Edistämme asiakkaiden vähäpäästöistä liikkumista investoimalla vuosina 2021-24 noin tuhat latausasemaa sähköautoille. Kannamme kuitenkin huolta siitä, miten liikenteen kustannusten nousu vaikuttaa asiakasomistajiemme mahdollisuuksiin.

Kansallinen päästökauppa tarkoittaisi käytännössä polttoaineen myynnin kiintiöimistä ja kiintiöiden huutokauppaamista. Arviomuistiossa eritellään lukuisia suunnittelukysymyksiä, jotka kuvaavat hyvin sitä, miten huonosti soveltuva myyntikiintiöjärjestelmä olisi maassa, jossa on vain muutama polttoainejakelija. Kysymykset koskevat mm. päästöoikeuksien ostopaikoituksia ja siirrettävyyttä, kaupankäynnin sykliä, päästökauppauden pituutta, riskejä, päästöoikeuksien niukkuutta, rajat ylittävää liikennettä ja polttoaineen kuluttajatuonti, hinnoittelumekanismia, viranomaismenettelyjä

jne. jne.

Arviomuistioloannon mukainen malli ei toisi muita uusia päästövähennyskeinoja, kuin myyntikiellon. Malli ei huomioi liikennesektorin ulkopuolisia päästövähennysyksiköitä (esim. nielut). Järjestelmä kattaisi ainoastaan bensiinin ja dieselin sekä mahdollisesti maakaasun. Liikennesähkö jätettäisiin täysin ulkopuolille. Todellisuudessa päästövähennyskeinoiksi jäisi ainoastaan siis:

- Biopolttoaineet. Käytännössä kaikki kasvu kohdistuu uusiutuvaan dieseliin (HVO), jossa ei tälläkään hetkellä ole riittävästi tarjontaa ja oikeaa kilpailua, erityisesti talvilaadussa.
- Synteettiset polttoaineet, joiden markkinoille saattaminen merkittävässä määrin tulee kuitenkin kestäväksi vielä vähintään kymmenen vuotta.
- Polttonesteiden myynnin vähentäminen sillä määrällä, jolla päästövähennyskiintiötä ei saada täytettyä kahdella edellisellä keinolla.

Kaksi ensimmäistä keinoa on jo käytössä jakeluelvoitteen muodossa, kolmas keino ei. Malli johtaisi hyvin korkeisiin kustannuksiin. Laskelmiemme mukaan vuonna 2022 pelkästään jakeluelvoitteen aiheuttama kustannus Suomelle nousee yli 300 miljoonaa euroa, minkä johdosta vuotuinen kokonaiskustannus ylittää jo miljardin euron rajan, jatkaen siitä nousuaan velvoitetason noustessa.

Myyntikiintiöiden tuomalla hinnannousulla olisi haitallinen vaikutus kotitalouksiin erityisesti kaupunkien kehysalueilla ja maaseudulla. Liikkumisen kallistuminen heijastuisi muuhun kulutukseen ja leikkaisi ostovoimaa. Arviomuistiiossa on käsitelty myös kustannusnousujen tuomien haittojen kompensointia kotitalouksille ja yrityksille. Kompensoinnin kohdentaminen osuvasti ja tehokkaasti olisi erittäin vaikea tehtävä.

Liikenteen päästöjä pyritään jo vähentämään erilaisilla ohjauskeinoilla, joista erityisesti uusiutuvan energian jakeluelvoite ja valmisteveron CO₂-komponentti ohjaavat polttoaineen jakelijoita. Päällekkäisten ohjauskeinojen asettaminen aiheuttaa lisäkustannuksia ilman lisäpäästövähennyksiä. Siksi uutta liikenteen polttoaineiden päästövähennysten ohjauskeinoa arvioitaessa tulisi arvioida myös sen yhteensopivuus ja yhteisvaikutus muiden ohjauskeinojen kanssa.

Esimerkiksi valmisteverotuksen CO₂-komponentti olisi suoraan päällekkäinen päästöoikeuksien kanssa ja tulisi näin ollen poistaa ja korvata päästöoikeuksilla, mikäli liikenteen päästökauppa (EU tai kansallinen) otetaan käyttöön.

Päästökaupan pitäisi mahdollistaa uusia päästövähennyskeinoja, ei vähentää niitä, kuten nyt kaavailtu malli ehdottaa suhteessa jakeluelvoitteeseen. Esimerkiksi liikenteessä käytetty uusiutuva sähkö on täysin välttämätön keino työkalupakissa, oli kyse sitten jakeluelvoitteesta tai liikenteen

päästökaupasta. Peruste, että sähkön tuottaminen on jo päästökaupan piirissä ei ole kestävä sen poissulkemiselle. Myös fossiilisten polttonesteiden valmistaminen on päästökaupan piirissä, mistä huolimatta sen käytölle liikenteessä ollaan luomassa kansallista päästökauppajärjestelmää. Tarvittaessa liikenteessä päästökaupassa hyväksiluetavalle uusiutuvalle sähkö voidaan asettaa myös ns. lisäisyysvaatimus.

Päästöjen kompensointi päästövähennysyksiköillä

Arviomuistion luvussa 4.2 mainitaan mahdollisuus päästöjen kompensointiin päästövähennysyksiköillä, jotka voivat olla erilaisia hiiltä sitovia tai päästöjä vähentäviä toimia tai hankkeita. Haasteena mainitaan mm., että päästövähennysten toteuttaminen muualla kuin tieliikenteessä tai Suomen ulkopuolella ei vastaisi tieliikenteen päästökaupan ensisijaisiin ilmastotavoitteisiin.

SOK katsoo, että ensisijaisen ilmastotavoitteen tulisi olla ilmakehän kasvihuonekaasupitoisuuden kasvamisen rajoittaminen. Päästövähennys- tai hiilensidontatoimet tulisi pyrkiä tekemään sektorilla, missä se on kustannustehokkainta. Etenkin jos kansalliset tavoitteet ovat EU:n Suomelle asettamia päästövähennysvaatimuksia korkeampia, tulee sektorien (päästökauppa, taakanjako, LULUCF) välinen jousto tältä osin sallia. Näin on mahdollista kannustaa esimerkiksi hiilinielujen toteuttamiseen ja ohjata rahoitusta muilta sektoreilta sinne, missä päästötoimet ovat halvimpia. Näin ollen hiilinielujen käyttöä päästökaupassa tulisi tarkastella lähemmin. Tavoitteena tulee olla päästövähennysten saavuttaminen mahdollisimman kustannustehokkaalla ja oikeudenmukaisella tavalla, jotta säilytetään Suomen elinkeinoelämän suhteellinen kilpailukyky ja kuluttajien ostovoima.

Yhteenvedon toteamme, että arviomuistiosta ei nouse perusteluja kansallisen päästökaupan jatkovalmistelulle. EU-tasoisien liikenteen päästökaupan valmistelun tulisi olla etusijalle kansalliseen valmisteluun nähden. SOK:n näkemyksen mukaan kansallinen polttoaineen myyntikiintiöinti ei ole kustannustehokas tapa vähentää päästöjä eikä se sovellu Suomen kaltaiseen markkinaan.

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi

Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2

-

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona

Voitte tässä lausua luvusta 3

-

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.

-

Kompensaatiot ja yhteenveto vaikutuksista ja kompensaatioista

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

-

Yhteenveto ja johtopäätökset

Voitte tässä lausua luvusta 6.

-

Das Bhowmik Elina
SOK / S-ryhmä