



Liikenne- ja viestintäministeriölle

7.12.2021

Asia: WWF:n lausunto Kansallisen tieliikenteen päästökaupan arviomuistioluonnoksesta (28.10.2021)

WWF Suomi kiittää mahdollisuudesta lausua tästä asiasta. Lausuntomme rakenne on lausuntopyynnön mukainen, vaikka emme tällä kertaa käyttäneet Lausuntopalvelu.fi-palvelua. Esitämme mielipiteenämme seuraavaa:

1. Yleinen lausunto arvio muistioluonnoksesta

Kansallisesta tieliikenteen päästökaupasta on julkaistu useita ansiokkaita selvityksiä. Tämän arviomuistion laatimisessa on huomioitu komission 14.7.2021 esittämää ehdotusta EU:n uudesta päästökauppajärjestelmästä. WWF pitää hyvänä, että muistiossa esitetään niin sanottu ”kevennetty päästökauppa”-malli, jossa varaudutaan EU-laajuiseen päästökauppaan.

WWF pitää muistiota pääasiassa selkeänä ja hyvänä. Mielestämme tämän muistion pohjalta voidaan ripeästi edetä lainsäädäntövalmisteluun. WWF:n mielestä liikenteen päästökauppa on toteuttamiskelpoinen ja kannatettava ohjauskeino.

2. Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi

Kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään kotimaan liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Tämä on WWF:n mielestä pidettävä välitavoitteena. Fossiilisten polttoaineiden käytöstä on luovuttava kokonaan ja Suomen kaltaisilla rikkailla teollistuneilla mailla on erityinen vastuu toimia suunnannäyttäjänä. Pariisin sopimuksen osapuolet ovat sopineet päivittävänsä NDC-sitoumuksensa viiden vuoden välein. EU:n voimassa olevan NDC-sitoumuksen toteuttamiseksi komissio on esittänyt taakanjakosektorin velvoitetta nostettavaksi 50 prosenttiin.

Kansallisen Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan pyritään muuttamaan Suomen liikenne nollapäästöiseksi vuoteen 2045 mennessä. WWF:n mielestä päästövähennykset tulee tehdä etupainotteisesti. WWF yhtyy muistioluonnoksen arvioon, jonka mukaan ”Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseksi tarvitaan laaja joukko toimenpiteitä ja osasta toimia päätetään muissa yhteyksissä kuin fossiilittoman liikenteen tiekartassa.”

WWF Suomen mielestä Suomen tulee nyt ottaa käyttöön ohjauskeinot, joiden avulla voidaan varmistaa, että tieliikenne siirtyy fossiilittomuuteen. Niin sanottu cap&trade-tyyppinen päästökauppajärjestelmä on toimiva keino.

WWF pitää myös polttoaineiden ympäristöverojen korotuksia toimivana keinona, mutta arvioi, että niiden poliittinen kannatus on tällä hetkellä heikko ja pidemmällä aikavälillä epävarma. Reaalisesti tarkastellen moottoribensiini 95E10:n hinta ei ole noussut Suomessa 2000-luvulla. Myös dieselin verotaso on säilynyt reaalisesti suurin piirtein samana viimeisen vuosikymmenen ajan.



3. Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona.

Tieliikenteen päästökauppajärjestelmän toimintamekanismi on muistiossa (kappale 3.1) hyvin kuvattu.

Muistiossa käsitellään jossain määrin fossiilikomponenttien päästökaupan ja biokomponenttien sekoitevelvoitteen välistä suhdetta. Tätä olisi WWF:n mielestä syytä syventää, koska ne ovat pitkälti päällekkäisiä ohjauskeinoja. Sekoitevelvoite on määritelty biokomponenttien prosentiosuutena, kun taas päästökaupassa määritellään fossiilikomponenttien absoluuttinen määrä.

Kappaleessa 3.2 on hyvin kiteytetty hintasääntelyn (verotuksen) ja määrä sääntelyn (päästökaupan) ero käytännössä: Määrä sääntelyllä on hintasääntelyyn verrattuna se etu, että määrä sääntely varmistaa tavoitteen saavuttamisen. Haittapuolena määrä sääntelyssä on, että etukäteen ei voida tietää millaiseksi päästämisen hinta huutokaupassa muodostuu.

Toimiakseen hyvin päästökauppajärjestelmän toimintaperiaatteita tulee määritellä oikein ja niitä tulee tarvittaessa säätää toimintaympäristön muuttuessa. Esimerkiksi EU:n teollisuuslaitosten päästökauppajärjestelmää on uudistettu useita kertoja.

Komissio julkaisi viimeisimmän muutosesityksensä kesällä 2021. WWF:n mielestä on perusteltua tässä vaiheessa lähteä oletuksesta, että tieliikenteen päästöoikeuksia ei enää luovuteta markkinoille vuonna 2045. Todennäköisesti päästökaupan kattoa tulee säätää alaspäin (eli nollapäästötavoitetta aikaistaa) EU:n tulevien NDC-päivitysten myötä.

WWF kannattaa periaatetta, että päästöoikeuksien tulisi olla yhteismitallisia kaikille polttoaineille. Sopiva yksikkö olisi hiilidioksiditonni. Päästöoikeuksien ei tule olla sidottuja polttoainetyyppeihin, vaan allokointi eri polttoaineiden välillä tapahtuu markkinoilla. WWF haluaa kuitenkin muistuttaa, että kaasumuotoisiin polttoaineisiin liittyy myös metaanipäästöjä, sekä tuotanto- ja jakeluverkon toiminnan yhteydessä että epätäydellisen polton seurauksena. Tämä tulee huomioida päästökaupan suunnittelussa.

4. Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot

WWF pitää tarkoituksenmukaisena, että tieliikenteen päästökauppa kohdennetaan polttoainejakelijoihin (ja -valmistajiin).

WWF:n mielestä sähköä ei tule ottaa mukaan tieliikenteen päästökauppaan.

Sähköntuotanto kuuluu nykyiseen EU:n päästökauppaan.

WWF:n mielestä tieliikenteen päästökauppa tulee ulottaa myös maakaasuun. Tätä puoltaa kaikkien kolmen fossiilisen polttoaineen tasapuolinen kohtelu ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.

WWF:n mielestä kansallinen liikennepolttoaineiden päästökauppa tulee heti alusta alkaen toteuttaa niin, että myös työkoneissa (ml maatalouskoneissa) käytetyt polttoaineet kuuluvat täysimääräisinä sääntelyn piiriin.

WWF:n mielestä kansallista liikenteen päästökauppa ei kannata tässä vaiheessa suunnitella sellaiseksi, että fossiiliset lämmityspolttoaineet kuuluisivat sen piiriin. Tähän kysymykseen on syytä palata, mikäli komission esitys yhteisestä päästökaupasta (niin sanottu "EU ETS 2.0") hyväksytään. Lämmityspolttoaineiden jakelijoiden ottaminen



mukaan kansalliseen järjestelmään jo tässä vaiheessa monimutkaistaisi järjestelmää, eikä päästöjen vähentäminen kohdistuisi välttämättä tieliikenteen päästöihin. WWF:n mielestä kansalliseen päästökauppajärjestelmään ei tule tuoda päästöoikeuksien rinnalle myös päästövähennysyksiköitä. Hiilensidonta- ja päästövähennysyksiköille on olemassa omat markkinat, joiden sääntelyyn tulee panostaa huomattavasti nykyistä enemmän muun muassa lisäisyyden ja pysyvyyden varmistamiseksi.

WWF kannattaa huutokaupamallista hinnoittelumekanismia.

5. Kompensaatioiden tarpeellisuus ja vaihtoehtoiset toteuttamistavat

WWF:n mielestä on erittäin tärkeää, että kompensatio toteutetaan käytännössä siten, että ohjauskeinon päästöjä vähentävä vaikutus ei heikkene. Tähän asti tehdyt selvitykset antavat hyvän pohjan kompensatiojärjestelmien jatkovalmisteluun.

6. Yhteenveto ja johtopäätökset

Muistiossa kyseenalaistetaan tieliikenteen päästökaupan tarvetta viittaamalla arvioihin, joiden mukaan hallituksen nykyisiin, vuoteen 2030 ulottuviin tavoitteisiin saatetaan päästä myös ilman päästökauppaa. WWF muistuttaa, että kaikkien fossiilisten polttoaineiden käytön lopettaminen nopeassa aikataulussa on välttämätöntä Pariisin sopimuksen puolentoista asteen tavoitteen saavuttamiseksi. WWF:n mielestä Suomessa tarvitaan liikenteen päästökauppa riittävien päästövähennysten varmistamiseksi.

EU-laajuisen tieliikenteen ja lämmityksen fossiilisten polttoaineiden päästökaupan toteutuminen on vielä epävarmaa. Siksi Suomen tulee jatkaa kansallisen liikenteen päästökaupan valmistelua. WWF:n arvion mukaan täysimittainen kansallinen päästökauppa olisi mahdollista ottaa käyttöön noin kolmen vuoden siirtymäjaksolla. Saksan mallin mukainen kevennetty kansallinen päästökauppa olisi WWF:n mielestä toteuttamiskelpoinen väliaikaisena ratkaisuna, jos päätös EU:n yhteisestä päästökaupasta tehdään, mutta sen käyttöönotto olisi hidasta.

Kunnioitavasti,

Maailman Luonnon Säätiö, World Wide Fund for Nature, Suomen rahasto sr.
WWF SUOMI

Jari Luukkonen
Suojelujohtaja

Bernt Nordman
Ilmastovastaava