

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

SOK:n lausunto fossiilittoman liikenteen tiekartta luonnoksesta

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 15.1.2021, VN/9996/2019

Yleistä

SOK kiittää mahdollisuudesta lausua fossiilittoman liikenteen tiekarttaan. Tiekartassa esitetyt tavoitteet ovat hyviä ja kannatettavia. Tiekartassa on arvioitu monipuolisesti erilaisia vaikutuksia kuten esimerkiksi sosioekonomista kokonaisuutta. Sen sijaan taloudellisia vaikutuksia tulisi vielä tarkentaa. Toimenpiteiden kustannustehokkuutta ja vaikutusta niin valtion talouteen kuin kansalaisten ostovoimaan tulisi avata laajemmin. Muutoksen toteuttamiseen tarvitaan laaja toimenpidevalikoima ja toteutusta tulee ohjata siten, etteivät kansalaisten kustannukset nouse kohtuuttomalle tasolle.

Sekä koko Suomi että S-ryhmä ovat riippuvaisia tavaravirtojen sujuvuudesta niin kotimaassa kuin rajojen yli. Suomen liikenneinfran kilpailukenttä on täysin globaali, ja liikenteen kehittäminen vaatii pitkäjänteistä, yli hallituskausien menevää strategista suunnittelua ja rahoitusta, minkä fossiilittoman liikenteen tiekartta mahdollistaa. 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. Kannamme huolta siitä, miten liikenteen kustannusten voimakas nousu vaikuttaa asiakasomistajiemme mahdollisuuksiin. Tästä syystä pidämme tärkeänä, että fossiilittoman liikenteen kehittämistä ei lukita yhteen käyttövoimaan tai yksittäiseen energiaratkaisuun, vaan sitä katsotaan yhtenä suurena kokonaisuutena huomioiden kaikki liikennemuodot. Edelleen ratkaisujen tulee mahdollistaa sekä kyber- että huoltovarmuuden näkökulmasta kestävä kokonaisratkaisu.

Yritysten kannalta tulevaisuuden investointien arvioimiseksi on tärkeää saada tulevaisuuden näkymä verotuksen, erilaisten tukien ja päästöjen kustannusvaikutuksista, joita säädöksillä määritellään. Tämä edesauttaa yritysten mahdollisuuksia tehdä järkeviä ja ympäristön kannalta kestäviä toimenpiteitä jo varhaisessa vaiheessa ja etupainotteisesti.

Siirtymä vaatii avointa, kaikkien vähäpäästöisten käyttövoimien, kuten sähkön, kaasun, uusiutuvien polttonesteiden, vedyn ja niiden lukuisien eri hybridiratkaisujen, tarkastelua ja tasapuolista kohtelua muun muassa verotuksen suhteen. Etenkin raskaassa rekkaliikenteessä tulevaisuudessa turvaututaan sähköä todennäköisemmin biopohjaisiin käyttövoimiin tavoiteltaessa hiilineutraaliutta.

Markkinaehtoisuus ja teknologianeutraalisuus turvaavat koko Suomen etua ja palvelujen kehitystä myös kasvukeskusten ulkopuolella. Ratkaisuissa tulee huomioida myös yritysten kyky investoida ja ylläpitää nykyisiä ja lukuisia uusien energiaratkaisujen jakeluverkostoja. Siirtymän täytyy olla päästöjen vähentämisen lisäksi myös ajallisesti, teknisesti ja kaupallisesti kestävä. Edellä mainittu realistinen tulevaisuudenkuva on kriittinen muutoksen kustannusvaikutusten näkökulmasta.

Jakeluelvoitteen nostaminen nostaa merkittävästi suomalaisten arjen kustannuksia

Pidämme hyvänä, että jakeluelvoitteen keinovalikoimaan lisättäisiin biokaasu ja sähköpolttoaineet. Muutos tulisi kuitenkin tehdä siten, että ne lisättäisiin jo olemassa olevaan bioelvoitteeseen ja sen 30 % tavoitetasoon vuoteen 2030 mennessä. Tällöin toimijoille jää tilaa kehittää myös sellaisia markkinaehtoisia toimenpiteitä liikenteen päästöjen vähentämiseksi, joilla on mahdollista saavuttaa uusia päästövähennyksiä kustannustehokkaammin jo siirtymäkauden aikana, matkalla kohti uutta teknologiaa.

Nykyisellä tasolla nestemäisten biopolttoaineiden raaka-aineet eivät riitä kattamaan Suomen ja EU:n korkeita jakeluelvoitteita. Edelleen on huomioitava, että Suomi on jo asettanut merkittävästi muuta Eurooppaa korkeammat biojakeluelvoitteet vuoteen 2030 mennessä, mikä itsessään on jo hyvin haastava matka suomalaisten kustannustason nousun näkökulmasta. Bioelvoitetta arvioidessa tulisikin tarkastella kriittisesti nykyisten biopolttoaineiden saatavuus, sekä mahdolliset

kustannusvaikutukset suhteessa saavutettuihin päästöhyötyihin. Nykyisellä hintatasolla käytettävien uusiutuvien polttoaineiden hinta on huomattavasti fossiilisia polttoaineita korkeampi, ja hinnan odotetaan kasvavan nopeasti biopolttoaineiden kysynnän noustessa. Kysynnän kasvu on väistämätöntä muiden maiden lisätessä kansallisia biovelvoitteitaan, jossa Suomi on jo pitkään ollut hyvin etupainotteisesti liikkeellä. Jakeluvelvoitteen täyttämisen aiheuttavat kulut päätyvät lopulta polttoaineen kuluttajahintaan.

Koska kymmenen vuotta on pitkä aika, ja aiheeseen on mahdollista tehdä useita skenaarioita hintakehityksen osalta, niin toteamme seuraavaa: nykyinen jakeluvelvoitteen kiristäminen tulee johtamaan useamman miljardin euron hintanousuun suomalaisten autoilijoiden näkökulmasta matkalla vuoteen 2030.

SOK:n näkemys ratkaisuiksi: 1) Hiilinielujen avulla päästötavoitteisiin kustannustehokkaasti ja nopeasti, 2) etanolin rooli fossiilisen bensiinin korvaamisessa ja 3) tutkimukselle ja kehittämiselle riittävästi aikaa ja rahaa

Hiilinielut

Suomen tulisi tutkia ja edistää EU-tasoisesti hiilensidontaa osana liikenteen päästöjen keinovalikoimaa sekä edistää yhteisten pelisääntöjen syntymistä hiilinielujen markkinaehtoiseksi hyödyntämiseksi. Päästötoimet tulisi toteuttaa sektoreiden rajat ylittävästi, jolloin se on myös kustannustehokkainta. Käytännössä tämä tarkoittaa liikenteestä syntyneiden päästöjen sidontaa hyödyntämällä sektorin ulkopuolella syntyneitä nieluja.

Pariisin ilmastopöytäkirjassa ehdotetaan hiilinieluja osana keinovalikoimaa, jotta 1,5 asteen tavoite saavutetaan. Toisin kuin esimerkiksi biopolttoaineet, hiilinielut ovat skaalautuva päästötoimi, joiden kautta voidaan luoda edellytykset niin investoinneille, kuin reilulle siirtymälle siten, että vuosien 2030 ja 2050 ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa ajoissa.

Liikenteen fossiilisten päästöjen nopean ja kustannustehokkaan vähentämisen näkökulmasta sektorirajoja ylittäviä keinoja tulee vahvasti lisätä. Nykyiset taakanjako- ja päästökaupan sektorirajat ovat jo nyt luoneet liikenteen päästövähennykselle merkittävästi muita toimialoja korkeammat yksikköhinnat. Edelleen sektorirajat johtavat myös tilanteeseen, jossa esim. maankäyttösektorilla jätetään hyödyntämättä potentiaalisia keinoja, joilla Suomessa on merkittäviä mahdollisuuksia.

Etanoli – maailman yleisin biopolttoaine ja Suomessa alihyödynnetty fossiilisen bensiinin korvaaja

Tiekartan nykyiset toimet perustuvat pääasiassa autokannan uusiutumiseen siten, että pitkällä aikajänteellä sähkö- ja kaasuautot syrjäyttävät muut käyttövoimat. Suomalaisen bensiiniauton keski-ikä on yli 12 vuotta, jolloin vuonna 2021 ostettu bensiiniauto on vielä liikenteessä vuonna 2033. Nykyisellä autokannalla nopein muutos vähentää fossiilisen öljyn kulutusta on autokannan muuntaminen käyttämään vaihtoehtoisia käyttövoimia.

Henkilöautokannasta pystyisi muuttamaan lähes 2 miljoonaa autoa, eli noin 70 prosenttia koko kannasta, käyttämään E85-bioetanolia. Huomioitavaa on myös edelleen vahva käytettyjen autojen tuonti ulkomailta, jotka edustavat viimeisten Traficomien tilastojen mukaan perinteisiä käyttövoimia. Bensiini on ja tulee olemaan pitkään keskeinen käyttövoima myös ladattavien hybridautojen yhteydessä. Edelleen myös käytettyjen autojen kokonaisuudessa perinteiset käyttövoimat ovat merkittävässä roolissa, kuten vuoden 2020 tilastot todistavat.

Tiekartan jatkotoimenpiteissä tulisi arvioida myös muiden muutoksien, kuten E85-käytön lisääntymisen, vaikutuksia jakeluelvoitteen dynamiikkaan huomioiden liikenne kokonaisuudessaan, mukaan lukien lentoliikenne. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa tulisi tarkastella jakeluelvoitetta ja autokantaa korkean flexifuel -autokantaskenaarion pohjalta ja sen aiheuttamia kustannusvaikutuksia kuluttajalle ja yhteiskunnalle. Konversiotukien tasoa tulisi tarkistaa ajoittain, jotta ne toimisivat riittävinä kannusteina käyttövoimamuunnoksiin. Etanolikonversioita varten tulee luoda kansallinen tyyppihyväksyntäjärjestelmä konversiolaitteille, jossa varmistetaan, ettei laite heikennä auton turvallisuus- ja ympäristöominaisuuksia. Tähän Suomen tulisi ottaa mallia muissa Euroopan maissa käytössä olevista järjestelmistä.

Korkeaseospolttoaineiden rinnalla näemme tärkeäksi myös olemassa olevien bensiinituotteiden etanolirajojen nostamisen minimissään 20 %:iin, jotta pystymme vähentämään absoluuttisesti fossiilisen bensiinin käyttöä Suomessa nopeasti.

Tutkimus ja kehittäminen

Tiekartassa korostetaan nykyisten ratkaisujen rinnalla täysin uusia ja päästöttömiä ratkaisuja liikenteen energiaksi. Keskeisimmässä roolissa on S-ryhmän näkökulmasta ns. sähköpolttoaineet (P2X). Viitaten myös kommentteihimme koskien jakeluelvoitetta korostamme, että P2X / sähköpolttoaineet ovat merkittävä ja yksi ainoista uusista ratkaisuista, joilla on globaalia potentiaalia.

Huomioiden nykytilanne ja tuotantomäärät sähköpolttoaineissa, on selvää, että 2020-luku tarvitaan tämän teknologian tutkimukseen ja tuotantolaitosten rakentamiseen. Merkittäviä tuotantovolyymejä tästä teknologiasta on odotettavissa aikaisintaan 2030-luvulla. On tärkeätä, että emme kiristä etupainotteisesti yritysten ja kansalaisten kustannuksia ja leikkaa sitä kautta nopean ja

merkittävän tutkimus- ja kehitystyön mahdollisuuksia Suomessa, jolla on kriittinen rooli erityisesti 2030-luvulla fossiilisten päästöjen edelleen pienentämisessä.

Lisätietoja:

Harri Tuomaala, SOK, ABC-ketjun johtaja

Nina Elomaa, SOK, vastuullisuusjohtaja

Holamo Elina
SOK / S-ryhmä