

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen hallituksen kunnianhimoisena tavoitteena on liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä, minkä saavuttaminen on erittäin haasteellista. On selvää, että liikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi tarvitaan laaja toimenpidejoukko. Uusien käyttövoimien yleistymisen on keskeinen edellytys päästöjen vähenemiselle. Muutosten toteuttamisen yhtenä reunaehtona on, etteivät kansalaisten kustannukset nouse kohtuuttomasti. Samalla on huolehdittava elinkeinoelämän kilpailukyvästä. Valittavien ratkaisuiden tulee olla kestäviä ja kustannustehokkaita.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnoksessa ehdotetaan jakeluelvoitetta nostettavan ensimmäisessä vaiheessa 30 prosentista 34 prosenttiin. Toisessa vaiheessa arvioidaan jakeluelvoitteen edelleen nostamisen edellytyksiä. Emme kannata jakeluelvoitteen nostamista, sillä se tulee erittäin kalliiksi sekä suomalaisille, että Suomen kansantaloudelle. Jakeluelvoitteen nosto heikentäisi Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä, eikä se vähennä päästöjä globaalissa mittakaavassa.

JAKELUVELOITTEEN KUSTANNUKSET

Jakeluelvoitteen täyttöön käytettävien uusiutuvien polttoaineiden hinta on huomattavasti fossiilisia polttoaineita korkeampi, ja hinnan odotetaan kasvavan nopeasti biopolttoaineiden kysynnän noustessa ja kestäväen raaka-ainepohjan huetessa. Jakeluelvoitteen täyttämistä aiheutuvat kulut päätyvät lopulta polttoaineen kuluttajahintaan.

Laskelmiemme mukaan jakeluelvoite tulee maksamaan kuluttajille yhteensä jopa 18 miljardia euroa vuosien 2020-2030 aikana. Laskelmat perustuvat VTT:n ALIISA-mallin polttoaineiden kulutusennusteeseen ja NEOT:n omaan arvioon polttoaineiden markkinahinnasta. Tämä tarkoittaa polttoaineen litrahinnan nostamista 68 sentillä vuoteen 2030 mennessä. Jakeluelvoitteen nostaminen 30 prosentista 34 prosenttiin nostaisi kuluja edelleen yli 300 miljoonalla eurolla ja litrahintaa 7 sentillä. 34 prosentin jakeluelvoite maksaisi kuluttajille näin ollen 3,3 miljardia euroa vuonna 2030, joka on saman verran kuin perusterveydenhuollon kulut vuonna 2018.

Liikenteen päästöjä tulisi pyrkiä vähentämään muillakin keinoilla kuin ainoastaan biopolttoaineisiin nojautumalla ja jakeluelvoitteen nostamisella, joka vain nostaa biopolttoaineiden marginaalikustannuksia. Jakeluelvoitteen nostaminen lisää tukea biopolttoaineiden tuottajille ja uusien biopolttoainelaitosten investoinnille, mikä ei kuitenkaan vähennä päästöjä globaalissa mittakaavassa raaka-aineiden rajallisuuden vuoksi. Tämän sijaan raha olisi järkevämpää käyttää tutkimukseen ja innovaatioihin, joilla päästövähennyskeinovalikoimaa saadaan laajennettua. Nykyisellä ehdotuksella nostaa jakeluelvoitetta päädytään sekä kansalaisten ostovoiman, että elinkeinoelämän kilpailukyvyn heikentymiseen.

HIILINIELUJEN AVULLA PÄÄSTÖTAVOITTEISIIN KUSTANNUSTEHOKKAASTI JA NOPEASTI

Biopolttoaineiden kysyntä lisääntyy EU-jäsenmaiden nostaessa liikenteen uusiutuvan energian jakeluelvoitteensa vähintään RED II:n mukaisen 14 %:n tasolle. Tällöin jo nykyinen kansallinen 30 prosentin jakeluelvoite on haastava ja vaatii nestemäisten biopolttoaineiden lisäksi uusia keinoja velvoitteen täyttämiseen. Mikäli kansallista jakeluelvoitetta nostetaan tästä ylöspäin, tulisi polttoaineiden jakelijoille mahdollistaa täysin uusia keinoja velvoitteen täyttöön. NEOT ehdottaa, että jakeluelvoitteen kiristyvän osan täytössä otettaisiin käyttöön hiilinielut. Tämä on mahdollista, sillä Suomen kansalliset liikenteen päästö- ja uusiutuvan energian tavoitteet ovat EU:n Suomelle asettamia velvoitteita korkeammalla.

IPCC:n erikoisraportin mukaan Pariisin sopimuksen mukaisen 1,5 asteen ilmastotavoitteen saavuttamiseksi päästövähennysten lisäksi käyttöön tulisi ottaa myös hiilinielut. Toisin kuin esimerkiksi biopolttoaineet, hiilinielut ovat skaalautuva päästötoimi. Hiilinieluihin tulisi investoida jo nyt, jotta vuosien 2030 ja 2050 ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa ajoissa. Hyväksymällä hiilinielut liikenteen päästövähennyskeinoksi päästötavoitteet saavutettaisiin kustannustehokkaammin samalla, kun rahoitusta ohjautuisi hiilinielusektorille. Näin saadaan lisävauhtia nieluja kasvattaviin hankkeisiin, jotka ilman yksityistä rahoitusta jäisivät toteutumatta.

Liikenteen sisällyttäminen EU:n päästökaupan piiriin joko suoraan nykyiseen järjestelmään tai omana erillisratkaisuna on yksi komission selvityskohteista uudistettaessa EU:n energia- ja ilmastolainsäädäntöä. Lisäksi Suomessa selvitetään mahdollista kotimaista päästökauppaa liikennesektorille. Suomen tulisi tutkia ja edistää vähintään EU-laajuista liikenteen

päästökauppajärjestelmää. Kehitystyössä tulisi pitää mukana mahdollisuus hiilinielujen käyttöön toiminnanharjoittajan keinovalikoimassa päästövelvoitteiden täytössä.

JAKELUVELVOITTEEN NOSTAMINEN EI VÄHENNÄ PÄÄSTÖJÄ

Koska kestäviä biopolttoaineiden raaka-aineita on rajallisesti, biopolttoaineiden tuotantoa ei voida enää kovinkaan paljon lisätä maailmanlaajuisesti. Näin ollen korkea kansallinen jakeluvelvoite johtaa tilanteeseen, jossa biopolttoaineita siirretään markkinalta toiselle, sinne, missä niistä ollaan valmiita maksamaan eniten. Tällöin päästöjä alentavaa kokonaisvaikutusta ei synny, vaan päästövähennykset vain siirtyvät markkinalta toiselle.

Jo nykyinen jakeluvelvoite vaatii mittavia määriä biopolttoaineiden tai niiden raaka-aineiden maahantuontia. Suurin osa tällä hetkellä Suomessa jaeltavasta biopolttoaineesta tuodaan ulkomailta. Lisäksi suuri osa Suomessa valmistettavan biopolttoaineen raaka-aineesta tuodaan ulkomailta.

NEOT kannattaa ehdotusta laajentaa jakeluvelvoitetta biokaasuun ja sähköpolttoaineisiin. Päästövähennyskeinovalikoiman laajentaminen lisää jakeluvelvoitteen täytön kustannustehokkuutta, mikä lopulta vaikuttaa polttoaineen kuluttajahintaan. Biokaasu ja sähköpolttoaineet tulisi kuitenkin lisätä nykyiseen jakeluvelvoitteeseen ilman kokonaisvelvoitetason nostamista, sillä nestemäisten biopolttoaineiden raaka-aineet eivät riitä kattamaan Suomen ja EU:n korkeita jakeluvelvoitteita. Lisäksi sähköpolttoaineiden tuotannon arvioidaan saavuttavan kaupallisen mittakaavan vasta nykyisen jakeluvelvoitteen kauden päätyttyä.

Jakeluvelvoitteen nostamiseen liittyvien ongelmien johdosta ehdotamme, että sen sijaan, että fossiilittoman liikenteen tiekartan 1 vaiheessa nostettaisiin jakeluvelvoite 34 prosenttiin ja 2 vaiheessa tarkasteltaisiin mahdollisuutta edelleen nostaa velvoitetta, tulisi ensin tarkastella nostamisen edellytyksiä, ja vasta sen jälkeen päättää mahdollisesta nostosta tai sen tasosta. Jakeluvelvoitelain jatkuva muuttaminen luo myös toimijoille epävarmuutta.

LIIKENTEEN PÄÄSTÖTOIMILLE YHTENÄINEN LINJA

Suomen tulisi muodostaa yhtenäinen linja liikenteen päästöjen vähentämisessä ja pyrkiä ennakoitavaan regulaatioon. Tällä hetkellä useat eri työryhmät eri ministeriöissä valmistelevat samoja toimia eri painotuksilla. Esimerkiksi fossiilittoman liikenteen tiekartan ehdotus jakeluvelvoitteen nostamisesta tulee hetkellä, jolla jakeluvelvoitteen edellinen päivitystyö on loppusuoralla. Jakeluvelvoitetta päivittäessä tulee myös ottaa huomioon, että lentoliikenteeseen on ehdotettu 30 % jakeluvelvoitetta jo vuodeksi 2030. Korkea jakeluvelvoite sekä lento- että

tieliikenteessä ei yllä esittämiemme syiden takia ole järkevää niin kauan, kun jakeluvaihtoehtoja täytetään nestemäisillä biopolttoaineilla. Tämän lisäksi liikenteen verotyöryhmä valmistelee toimia, jotka jo ottavat omalta osaltaan kantaa liikenteen päästöjen hinnoitteluun.

TIELIIKENTEEN SÄHKÖISTÄMINEN

Fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnos esittää tavoitteeksi, että henkilöautot siirtyvät lähes kokonaan sähköön ja kaasuun. Tästä johtuen nestemäisten biopolttoaineiden määrä liikenteessä kääntyisi laskuun 2030 jälkeen, jolloin niitä voitaisiin ohjata enenemässä määrin raskaaseen tieliikenteeseen, sekä lento- ja meriliikenteeseen. NEOT kannattaa nestemäisten biopolttoaineiden ohjaamista kyseisille sektoreille, jossa sähköistyminen ja biokaasun käyttö on haastavaa. Henkilöautojen käyttövoiman muutoksessa on kuitenkin otettava huomioon seuraavat seikat:

- Tulee varmistaa, että liikenteessä käytettävä sähkö on uusiutuvaa alkuperää, ja että sähköautot ovat kestäviä koko elinkaaren osuudelta.
- Polttomoottoreita ei tule ajaa kokonaan alas, jotta polttomoottoreissa käytettäviin sähköpolttoaineisiin kannattaa investoida. Sähköpolttoaineiden käyttö sähköön ja kaasun ohella tukee teknologianeutraaliutta ja siten kustannustehokkuutta.

Siirala Aino
North European Oil Trade Oy