

Lausunto arviomuistiosta päästökauppadirektiivin toimeenpanosta - Uusi EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelua koskeva päästökauppa

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB, kiittää mahdollisuudesta toimittaa lausunto arviomuistioon.

Soveltamisala

SBB katsoo, että kaikki polttoaineen käyttö olemassa olevan päästökauppajärjestelmän ("ETS1") ulkopuolella (raide- ja lentoliikennettä lukuun ottamatta) tulisi kuulua soveltamisalaan ja laajenuksesta johtuvia kustannuksia tulisi hyvittää niille toimijoille, jotka eivät kuulu direktiivin mukaiseen soveltamisalaan. Mallin etuna on helppo toteutettavuus, sillä se ei vaatisi muutoksia nykyisiin polttoaineen jakelun käytäntöihin. Malli mahdollistaisi joustavasti vaihtoehtoisten käyttövoimien soveltamisen niin päästökaupan piirissä kuin sen ulkopuolella oleville toimijoille. Kompensaatiomekanismille on useita eri vaihtoehtoja. Kompensaatiomallista voidaan päättää myöhemmin, viimeistään ennen päästökaupan käynnistymistä (2027/-28). Tällä aikataulu voidaan harkita eri kompensaatiomalleja uusimman käytettävissä olevan tiedon valossa.

Nopea käyttöönotto

Arviomme mukaan Suomessa tulee ottaa käyttöön uusia päästövähennyskeinoja tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi, sillä nykyiset keinot eivät ole riittäviä päästövähennyspolulla pysymiseksi. Tämän vuoksi kannatamme uuden EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelua koskevan päästökauppajärjestelmän käynnistämistä ilman viivytystä.

Orpon hallitus on päättänyt alentaa jakeluelvoitetta ja keventää polttoaineverotusta. Jo ennen jakeluelvoitteen alentamista oli tiedossa, että tarvitaan uusia keinoja tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi, jotta kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja pudotetaan noltaan viimeistään vuonna 2045. Aikaisemmin on ollut puhetta kansallisesta tieliikenteen päästökaupasta, josta Liikenne- ja viestintäministeriön poikkihallinnollinen työryhmä julkaisi arviomuistion 24.1.2022. Arviomuistiota koskevalla lausuntokierroksella usea toimija piti EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelua koskevaa päästökauppajärjestelmää parempana ratkaisuna kuin kansallista päästökaupamekanismia.

Tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi kaivataan lisätoimia, mikä tuli esille jo edellisen hallituksen tekemässä fossiilittoman liikenteen tiekartassa. Myös Keskipitkässä Ilmastosuunnitelmassa päästövähennyspotentiaaliltaan vaikuttavimmiksi on liikennesektorilla arvioitu jakeluelvoitteen nosto (noin 0,3 Mt CO₂-ekv.), CO₂-raja-arvot (noin 0,16 Mt CO₂-ekv.) sekä jakelijoiden päästökauppa (noin 0,3–0,4 Mt CO₂-ekv.).

Opt-out menettely

Artiklassa 30 e säädetään kansallisesta mahdollisuudesta väliaikaisesti lykätä päästöoikeuksien palauttamista koskevaa vaatimusta. Arviomuistiossa tuodaan hajanaisesti esille lykkäyksen toteuttamiskelpoisuutta ja vaikutuksia. Arviomuistosta ei saa kuitenkaan kattavaa kuvaa opt-out menettelyn kustannus- ja päästövähennysvaikutuksista, mikä vaikeuttaa sen toteuttamiskelpoisuuden arviointia suhteessa muihin vaihtoehtoihin. Opt-out menettelystä tarvittaisiin siis kattavampi ja vertailukelpoisempi vaikuttavuusarviointi.

5.1 Taloudelliset vaikutukset

Arviot kustannusvaikutuksista eivät anna oikeaa kuvaa kustannusten noususta, sillä luvut pohjautuva vanhaan jakeluelvoitetasoon. Laskelmissa ei ole huomioitu Orpon hallituksen hallitusohjelman linjaamia muutoksia polttoaineverotukseen tai jakeluelvoitteeseen. Laskelmissa on luultavasti myös käytetty nykyistä korkeampia raakaöljyn hintoja. Lisäksi Ruotsin jakeluelvoitteen laskeminen alentaa merkittävästi biopolttoaineiden hintoja jopa globaalilla tasolla, mikä on syytä ottaa huomioon vaikutusten arvioinnissa.

Lisätiedot

Anna Virolainen-Hynnä

Toiminnanjohtaja, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry

Eteläranta 10, 00131 Helsinki, Finland +358 400 987 805 | anna.virolainen-hynna@biokierto.fi