Lausunto: St1 Nordic Oy

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen)

St1 Nordic Oy (St1) kiittää mahdollisuudesta osallistua EU:n päästökaupan muutoksia koskevaan eduskunnan talousvaliokunnan asiantuntijakuulemiseen.

Lausunnossamme keskitymme erityisesti tieliikenteen ja rakennusten erilliseen päästökauppamekanismiin liittyviin näkökohtiin. St1 kannattaa uutta rakennusten ja tieliikenteen päästökauppajärjestelmää ja yhtyy suurelta osin valtioneuvoston kantaan sitä koskien. Markkinapohjaisena ohjausvälineenä päästökauppajärjestelmällä on potentiaalia kehittyä teknologianeutraaliksi ja kustannustehokkaaksi keinoksi myös liikenteen päästöjen vähentämiseksi koko Euroopan unionin alueella.

Päällekkäistä ohjausta on vältettävä

EU:n komission Fit for 55-lakipaketilla tähdätään EU:n kasvihuonekaasupäästöjen (KHK) vähentämiseen vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna.

Laaja ja kunnianhimoinen lakipaketti myös tieliikenteen osalta on tervetullut. Erityistä huomiota tulee kiinnittää mahdollisen tieliikenteen päästökaupan ja nykyisten olemassa olevien tieliikenteen ohjauskeinojen välisten päällekkäisyyksien välttämiseen. Heikosti suunniteltu, päällekkäisten ohjauskeinojen muodostama regulaatiokokonaisuus heikentäisi päästöjen vähentämisen kokonaiskustannustehokkuutta. Se aiheuttaisi tarpeettomia kustannuksia kuluttajille, yrityksille ja yhteiskunnalle, ja siksi sitä on vältettävä. Esimerkiksi Suomessa tällä hetkellä polttoaineverotuksessa energiapohjaisen polttoaineverokomponentin lisäksi käytössä oleva CO2-verokomponentti olisi liikenteen päästökaupan toteutuessa suoraan päällekkäinen päästöoikeuden kanssa.

Liikenteen päästöjen vähentämisen ohjaukseen käytetään sekä energiaverodirektiiviä että uusiutuvan energian direktiiviä (RED III). Suomessa, kuten muissa Pohjoismaissa, on lisäksi käytössä REDIII mukainen muuta Eurooppaa paljon kunniainhimoisempi tieliikenteen jakeluvelvoite, joka ohjaa merkittävällä tavalla tieliikenteen päästövähennysten toteutumista. Nyt ohjauskeinoksi esitettävän liikenteen päästökauppa-mekanismin sekä RED III:n päällekkäisyyksien välttämiseksi ne on toteutettava tavalla, jossa päällekkäisyydet minimoidaan. Liikenteen päästökaupan päästöoikeuksien ja RED III -direktiivin toiminnanharjoittajalle tulevien päästövähennysvelvoitteiden välinen yhteys ja byrokratian minimointi on varmistettava jatkovalmistelussa.

Päällekkäisten velvollisuuksien välttämiseen liittyy myös huomiomme uuden MRV-asetuksen ulottamisesta tieliikenteen päästökauppaan. Sitä suunniteltaessa on tärkeää ottaa huomioon tieliikenteen polttoaineiden jakeluyhtiöitä koskeva nykyinen olemassa oleva kattava raportointivelvollisuus, joka toisaalta voisi toimia alan toimijoille jo entuudestaan tuttuna kehikkona myös mahdollisen uuden MRV-asetuksen pohjana.

Kustannustehokkuutta sektori-integraatiolla myös KHK-päästöjen vähentämisessä

Eri sektoreiden (päästökauppa, taakanjako, LULUCF) välinen jousto lisää päästöjen vähentämisen kustannustehokkuutta. Tällä hetkellä jousto on sallittu vain jäsenmaille, ja niillekin varsin tiukoin rajoittein. Päästövähennystoimet ovat siiloutuneet liikaa eri sektoreille, joilla päästöjen vähentämisen kustannukset eroavat huomattavasti toisistaan.

Erityisesti liikennesektorilla vähennystoimien rajakustannus jo nykyisen jakeluvelvoitteen puitteissa kohoaa erittäin korkealle tavoitteiden edelleen kiristyessä. Samaan aikaan maankäyttösektorilla jää merkittävä määrä kustannustehokkaita toimia hyödyntämättä, kun riittävää maksukykyä ja kysyntää ei ole. Tästä syystä jousto tulisi sallia myös toiminnanharjoittajatasolle. Tämä tulisi toteuttaa siten, että osa esimerkiksi liikenteen päästöjen vähentämisvelvoitteesta olisi mahdollista kattaa hankkimalla päästövähennyksiä, joita syntyy hiilensidontaan liittyvissä toimissa LULUCF-sektorilla. Näin toimien saadaan julkisen rahan lisäksi yksityistä rahoitusta hiilensidontatoimiin, jotka muuten voisivat jäädä toteutumatta.

Uusien päästövähennyskeinojen kehittämiseen ja kaupallistamiseen on panostettava

Päästökaupassa vähennyskeinot tulevat käyttöön kustannustehokkuusjärjestyksessä. Päästövähennysten kiristyessä liikennesektorilla nykyiset kaupallisesti hyödynnettävissä olevat keinot eivät enää riitä haluttujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Liikennesektorin hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi kustannustehokkaasti, on panostettava uusien skaalautuvien teknologioiden, aivan erityisesti sähköpolttoaineiden kehittämiseen ja kaupallistamiseen. Ne ovat suorasähköistämisen ohella merkittävin globaalisti skaalattavissa oleva keino liikennesektorin päästöjen vähentämisessä. Synteettisten polttoaineiden tuotannon mahdollistaminen tulee olla liikenteen päästövähennyskeinojen prioriteetti. Tässä kehitystyössä kannattaa hyödyntää päästökaupasta saatavia tuloja niin kansallisesti kuin rajat ylittävissä yhteistyöhankkeissa.

Kunnioittavasti

Ville Hulkkonen

Yhteiskuntasuhdejohtaja, St1 Nordic Oy