

Viite: lausuntopyyntöne VN/16951/2020-SAAP-31 (8.12.2021)

## **Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta**

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaluonnoksesta. Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut suunnitelmaa valmistelleeseen työryhmään ja toimittanut suurimman osan liikennettä koskevista teksteistä.

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan sisältyy toimenpideohjelma, jossa esitetään, millä toimilla taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään sekä arviot eri sektoreiden päästökehityksestä ja politiikkatoimien vaikutuksista siihen. Suunnitelmaa on valmisteltu rinnakkain ilmasto- ja energiastrategian kanssa. Suunnitelman laatimisen perustana ovat ilmasto- ja energiastrategian kanssa yhteiset, VTT:n vetämässä HIISSI-hankkeessa tuotetut skenaariot.

Valtioneuvosto hyväksyi toukokuussa 2021 periaatepäätöksen (LVM/2021/62) kotimaan liikenteen päästöjen vähentämisestä eli fossiilittoman liikenteen tiekartan. Tiekartan tavoitteena on kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittaminen vuoden 2005 tasosta vuonna 2030 ja päästöjen poistaminen kokonaan vuoteen 2045 mennessä. Toimenpiteet kohdentuvat erityisesti tieliikenteeseen.

Tiekartta pitää sisällään kolme eri vaihetta. Ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan erilaisia tukia ja kannustimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Toisessa vaiheessa kesällä 2021 on selvitetty eräitä lisäkeinoja tai kehitystrendejä, joiden on arvioitu vaikuttavan liikenteen päästöihin, mutta joiden vaikutuksista ei vielä toukokuussa ollut riittävästi tietoa. Näitä keinoja tai kehitystrendejä ovat etätyön lisääntyminen, yhdistettyjen kuljetusten edistäminen tavaraliikenteessä ja liikenteen palveluiden edistäminen. Kolmannessa vaiheessa hallitus arvioi ja päättää mahdollisesta kansallisten lisätoimien tarpeesta liikennettä koskien. Tätä varten hallitus jatkaa eri toimenpidevaihtoehtojen valmistelua, mukaan lukien fossiilisten polttoaineiden kansallinen päästökauppa ja ajokilometreihin ja tieluokkiin perustuva liikenneveromalli, siltä varalta, että muut kansalliset toimet ja EU-tason ratkaisut yhdessä ovat riittämättömiä

Tiekartan mukaan tavoitteeseen pääseminen vuonna 2030 edellyttäisi noin 1,65 Mt CO<sub>2</sub> lisäpäästövähennystä verrattuna huhtikuussa 2020 arvioituun perusuraan. Perusennustetta päivitettiin kuitenkin kesällä 2021, koska sen taustalla oleva liikennesuorite-ennuste vuodelta 2018 katsottiin vanhentuneeksi. Päivitetyt perusennusteen mukaan lisätoimia tarvittaisiin noin 1,25 Mt verran. Toteutettavat lisätoimet on kirjattu fossiilittoman liikenteen tiekarttaan. Tiekarttaan on viety myös arvioita toimenpiteiden kustannuksista. Eri selvityksissä tuotettujen arvioiden mukaan liikenteen päästövähennystoimet maksavat useimmiten noin 150 eurosta/CO<sub>2</sub>-tonni jopa tuhansiin euroihin/CO<sub>2</sub>-tonni. Lisäksi joidenkin toimien osalta on huomattava, että niiden sosiaalinen hyväksyttävyyden on kyseenalainen.

*Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että päästövähennysten kustannustehokkuuden näkökulmasta on tärkeää, että liikenteen päästövähennystaakkaa ei enää enempää kasvateta ainakaan ilman perusteellisia arvioita muiden sektoreiden päästövähennystoimien kustannuksista. Esimerkiksi maankäytön ilmastosuunnitelman (MISU) valmistelun yhteydessä on tullut esiin, että maankäytön ja maa- ja metsätalouden puolella olisi mahdollista toteuttaa päästövähennystoimenpiteitä huomattavasti halvemmalla kuin liikenteessä. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa myös, että kaikkein kustannustehokkainta ainakin vielä tällä erää olisi toteuttaa päästövähennyksiä enemmän päästökauppasektorin kuin taakanjakosektorin puolella. Tämä vaatisi vahvaa vaikuttamista EU:ssa valmisteilla olevaan taakanjakoasetukseen ja sen sisältämiin joustoihin.*

Fossiilittoman liikenteen tiekartan ensimmäisessä vaiheessa on tarkoitus toteuttaa erilaisia tukia ja kannustimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Näitä ovat muun muassa erilaiset sähkö- ja kaasuautojen hankintoihin ja jakeluinfraan liittyvät tuet sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tuet. Näiden toimien yhteenlaskettu päästövähennys on noin 0,4 - 0,5 Mt. Ensimmäisen vaiheen kustannukset kohdistuvat pääosin vuosille 2022–2026 ja niiden on arvioitu olevan vuositasolla noin 100 miljoonaa euroa. Päätökset ensimmäisen vaiheen rahoituksesta vuodelle 2022 tehtiin syyskuun 2021 budjettiriihessä. Uutta, tiekartan esityksen mukaista rahaa toimenpiteiden toteuttamiseksi saatiin kuitenkin vain noin 33 miljoonaa euroa. *Toteutuakseen tiekarttaan arvioidulla tavalla, kaikki tuet vaatisivat täysimääräisen rahoituksen.*

Esitettyjä tukia jäi saamatta erityisesti liikennejärjestelmän tehostamiseen liittyvien toimien osalta. Näitä toimia ovat esimerkiksi kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen. *Liikenne- ja viestintäministeriö muistuttaa, että tiekartan taustalla olevien päästövähennyskenaarioiden mukaan liikenteen päästöjen puolittaminen ei ole mahdollista, jos liikenteen suoritteet edelleen kasvavat entiseen tapaan.* Tämän vuoksi kestävä liikenteen edistäminen erityisesti kaupunkiseuduilla on ensiarvoisen tärkeää, ja siihen tulisi varata riittävä rahoitus tuleville vuosille.

Toisessa vaiheessa kesällä 2021 on selvitetty muun muassa etätyön, tavaraliikenteen yhdistettyjen kuljetusten edistämisen sekä liikenteen palveluiden edistämisen päästövähennyspotentiaaleja. Näiden keinojen

yhteenlaskettu päästövähennys voisi selvitysten perusteella olla arviolta noin 0,2 Mt. *Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo kuitenkin, että näiden keinojen - tai kehitystrendien - päästövähennyspotentiaaleihin liittyy huomattavia epävarmuuksia.* Valtiolla ei normaalioloissa ole käytettävissään juurikaan keinoja esimerkiksi etätyön määrän lisäämiseen. Sama pätee myös vaiheen 1 sisältämään logistiikan digitalisaatioon: digitalisaatio voi parhaimmillaan tuottaa suuriakin päästövähennyksiä, mutta tiekartta ei sisällä mitään varsinaisia toimia niiden toteuttamiseksi. Sitovien päästövähennystavoitteiden laskeminen vapaaehtoisesti toteutettavien toimenpiteiden varaan voi pitää sisällään riskejä.

Tiekartan toinen vaihe syksyllä 2021 piti sisällään myös selvityksen siitä, onko biopolttoaineiden jakeluelvoitetta mahdollista nostaa nykyisestä 30 prosentista ylöspäin. Alustavien tulosten mukaan velvoitetason nostaminen 34 tai jopa 40 prosenttiin nostaisi polttoaineiden hintaa, mutta vain maltillisesti verrattuna siihen hinnannousuun, joka on odotettavissa jo nyt maailmanmarkkinahintojen kehityksen ja olemassa olevan jakeluelvoitteen johdosta. Biopolttoaineiden velvoitetason nostamisella voitaisiin saada aikaan 0,3–1,0 Mt:n lisäpäästövähennys liikenteessä. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että jakeluelvoitteen nostaminen 40 prosenttiin voisi toimenpiteen hintavaikutukset huomioon ottaen olla haastavaa, mutta huomauttaa, että tiekartan vaiheiden 1 ja 2 päästövähennykset ovat vielä melko kaukana päästöjen puolittamiseksi tarvittavasta määrästä (1,25 Mt). *Tästä syystä johtuen liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että biokaasun käytön lisääminen liikenteessä ja jakeluelvoitteen nostaminen biokaasun saatavuutta vastaavalla tavalla (30 prosentista 34 prosenttiin) olisi tarpeen liikenteen ja sitä kautta koko taakanjakosektorin tavoitteiden saavuttamiseksi. Tästä tulisi lisätä konkreettinen toimenpide-esitys Kaisuun.* Ehdotus tekstiksi: Nostetaan liikenteen uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoite nykyisestä 30 prosentista 34 prosenttiin. Toteutetaan biokaasuohjelman toimet biokaasun tuotannon kasvattamiseksi.

Liikenteen tuleviin päästövähennyksiin vaikuttaa vahvasti myös kesällä 2021 saatu EU- lainsäädäntöpaketti FitFor55. Paketin sisältämiä lainsäädäntöaloitteita, jotka vaikuttavat liikenteen päästöihin, ovat muun muassa tieliikenteen ja rakennusten päästökauppa, henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-raja-arvojen tiukentaminen sekä jakeluinfradirektiivin päivittäminen. VTT:n tuottaman arvion mukaan EU-aloitteiden lisäinen päästövähennysvaikutus tiekartan muihin vaiheisiin nähden on noin 0,3–0,4 Mt. *Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että myös EU:n FF55-paketin lainsäädäntöaloitteiden toteutuminen on tärkeää liikenteen päästöjen puolittamiseksi.* Erityisesti tämä koskee ajoneuvojen sitovia CO<sub>2</sub>-raja-arvoja ja komission ehdottamaa tieliikenteen ja rakennusten päästökauppaa. *Edelleen, jos tiekartan vaiheiden 1 ja 2 toimet ja EU-aloitteet eivät kokonaisuudessaan toteudu, paine tiekartan ehdollisen vaiheen 3 käyttöön ottamiseksi kasvaa.* Tiekartan linjausten mukaan vaiheeseen 3 kuuluu joko kansallisen päästökaupan tai kilometripohjaisen liikenneveromallin käyttöön ottaminen.

Komission FF55-paketti pitää sisällään myös energiaverodirektiivin uudistamisen, mutta *liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan*

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

*tätä ei ole tarkoituksenmukaista laskea mukaan liikenteen päästövähennyksiin Suomessa vuonna 2030. Energiaveroista tulisi EU:ssa päättää yksimieleisesti, ja näyttää hyvin epätodennäköiseltä, että esitystä voitaisiin hyväksyä sellaisena kuin se on annettu. Muun muassa Suomen eduskunnan suuri valiokunta on esittänyt lausuntonaan, että Suomi ei voi hyväksyä ko. esitystä.*

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman luvussa 6.3 on käyty läpi myös eräitä ns. poikkisektoraaalisia toimenpiteitä. Näitä ovat muun muassa kuntien ja alueiden ilmastotyön vauhdittaminen ja kulutukseen kohdistuvat toimet. Näiden toimien yhteenlaskettu päästövähennys vuonna 2030 olisi suunnitelman mukaan jopa 0,4 Mt vuonna 2030. *Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa kuitenkin, että sekä kuntien että yksittäisten ihmisten toimia tarvitaan jo luvussa 6.2.1 esitettyjen liikennesuoritteisiin ja autokantaan liittyvien tavoitteiden toteuttamiseksi. Ministeriö katsoo näin ollen, että poikkisektoraaaliset toimet eivät liikenteen osalta ole lisäisiä päästövähennystoimenpiteitä, vaan ne sisältyvät ainakin pääosin jo luvussa 6.2.1 esitettyihin liikenteen päästövähennyksiin.*

Lopuksi liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota ilmastopolitiikan suunnitelman lukuun 10.3.2 Yhdenvertaisuuden arviointi. Luvussa todetaan, että miesten osuus sähköautojen omistamisesta on suurempi kuin naisten oletettavasti tuloeroista. Jotta eroa voisi tasata, tukien suunnittelussa voisi selvittää, voidaanko naisten sähköautojen hankintaa mahdollista vauhdittaa esimerkiksi verotuksen keinoin. *Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että tämä ehdotus on peräisin sukupuolivaikutusten arviointi –työpajasta eikä se sisälly liikenteen varsinaisiin toimenpide-ehdotuksiin, jotka on kerätty lukuun 6.2.1. Kyseistä kohtaa tulisi tekstissä muokata niin, että siitä kävisi ilmi, että kyseessä on työpajassa esitetty ajatus, ei varsinainen toimenpide-ehdotus.*

Sabina Lindström  
Osastopäällikkö, ylijohdaja

Saara Jääskeläinen  
Liikenneneuvos

Liitteet -

Jakelu Ympäristöministeriö

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--