


Kirje

27.2.2023

VN/11483/2022

VN/11483/2022-VM-52

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 10.2.2023

LUONNOS KANSALLISEKSI JAKELUINFRAOHJELMAKSI VUOTEEN 2035

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035. Kansallisessa tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfraohjelmaluonnoksessa tarkastellaan liikennesähkön, -metaanin ja -vedyn jakeluinfran sekä näitä käyttövoimia hyödyntävän ajoneuvokannan nykytilaa. Lisäksi luonnoksessa esitetään tarvittavat toimet jakeluinfran parantamiseksi.

Euroopan komissio antoi 14.7.2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (nk. AFIR-asetusehdotus). Kansallisen jakeluinfraohjelman on tarkoitus toimia Suomessa myös AFIR-asetusehdotuksen toimeenpanon edistäjänä ja sekä asetuksen edellyttämän seurannan pohjana. AFIR-asetusehdotuksen neuvottelut ovat kuitenkin vielä kesken. Voimaan tullessaan se asettaa julkiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurille minimitason.

Valtiovarainministeriön lausunto
Yleiset kommentit

Ohjelmaluonnoksessa käydään varsin perusteellisesti läpi vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraan liittyviä näkökohtia, tavoitteita ja toimenpiteitä niiden saavuttamiseksi hyvin haastavassa toimintaympäristössä, sillä AFIR-asetuksen neuvottelut ovat kesken ja lisäksi toimialan muutos on edelleen varsin nopeaa. Sähköautojen määrä kasvaa nopeasti, samoin kuin latausinfrastruktuurin kattavuus henkilö- ja pakettiautoille.

Ohjelmassa esitetään useiden nykyisten tukien jatkamista, joilla tavoitellaan vaihtoehtoisten polttoaineiden kysynnän ja tarjonnan lisäämistä. Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi fossiilittoman liikenteen tiekartan yhteydessä vastaa-

Postiosoite
Postadress
Postal Address
 Valtiovarainministeriö

Käyntiosoite
Besöksadress
Office

Puhelin
Telefon
Telephone

Faksi
Fax
Fax

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet

PL 28
 00023 Valtioneuvosto

Snellmaninkatu 1 A
 Helsinki

0295 16001
 +358 295 16001

kirjaamo.vm@gov.fi

vien toimenpiteiden päästöjä vähentäviä vaikutuksia sekä näiden kustannustehokkuutta. Arvion perusteella erilaiset hankintatuet todettiin varsin kustannustehottomiksi. Yksi hiilidioksiditonni päästökaupassa maksaa noin 90 euroa, kun hankintatuissa yhden hiilidioksiditonnin vähentämisen kustannus saattaa olla jopa tuhansissa euroissa. Infratuissa mittaluokka arvioitiin tässä yhteydessä 150-700 euroon. Siksi valtiovarainministeriö on johdonmukaisesti lausunnoissaan vastustanut useita tukia, näistä kalleimpana sähköautojen hankintatukia.

Ohjelmassa ei myöskään arvioida eri toimenpide-ehdotusten vaikuttavuutta eikä toimenpiteitä ole priorisoitu. Päätöksenteon taustaksi on erityisen tärkeää tuottaa vaikuttavuustietoa, sillä julkisen talouden tila on varsin heikko ja määrärahojen käytön tulee olla kustannustehokasta. Kansallista jakeluinfrahojelmaa tulee toteuttaa julkisen talouden suunnitelman ja talousarvion puitteissa, mikä myös tulisi todeta ohjelmassa.

Liikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfra ja niitä käyttävä ajoneuvokannan kehitys ovat tiiviissä kytköksissä toisiinsa, molempien on kehitettävä rinnakkain. Yleiseksi tavoitteeksi on asetettu, että liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra kehitty Suomessa pääosin markkinalähtöisesti, mikä on kannatettavaa. Kaikilta osin markkinaehtoisen kehityksen edellytyksiä ei kuitenkaan vielä ole, erityisesti kun katsotaan mahdollisesti voimaan tulevan AFIR-asetuksen vaatimuksia. Tämä koskee nykyhetkellä mm. raskasta liikennettä ja harvaan liikennöityjä TEN-T-verkon ulkopuolisia alueita. Julkisen latausverkoston tulisi palvella parhaalla mahdollisella tavalla uusiin polttoaineisiin siirtymistä, tulevan AFIR-asetuksen tavoitteet huomioiden. Koska joillain alueilla lataus on hyvin kannattavaa, tulisi pohtia latausasemaverkoston rakentamista kansallisesti siten, että markkinaehtoiset toimijat velvoitetaan kattamaan myös vähemmän liikennöityjä alueita. Haasteiden ratkaisuun tarvitaan hyvää yhteistyötä julkisen ja yksityisen sektorin välillä.

Ohjelmassa on joissain kohdissa viitattu määrärahoihin, joita on *esitetty* vuoden 2023 talousarvioon. Näiden osalta tulisi päivittää tekstit vastaamaan vuodelle 2023 budjetoituja määrärahoja.

EU:n vielä keskeneräisestä AFIR-asetuksesta tulee vaatimuksia, jotka Suomen on täytettävä niin liikennesähkön, -kaasun kuin -vedyn jakeluinfran osalta. On hyvä, että ohjelmaa on tarkoitus päivittää ja laajentaa asetuksen edellyttämällä tavalla. Harkinnanarvoista olisi myös jatkuvasti päivittyvän ohjelman laatiminen, koska liikenteen käyttövoimien murros on nopeatahtinen ja vaatii ajantasaista tilannekuvaa. Selvityksessä olevat kartat latausverkosta ja niiden katvealueista tulisi päivittää ajankohtaisiksi.

Ohjelmassa tulisi lisäksi huomioida uusituvan energian käyttöönoton nopeuttamisesta annettu neuvoston asetus (2022/2577), jonka avulla pyritään nopeuttamaan kansallisia lupamenettelyjä.

Yksityiskohtaiset kommentit

Kohta 2.3.3, Jatketaan ajoneuvojen verotuksen uudistamista päästöttömyyttä edistäväksi. Arvioidaan käyttövoimaveron poistamisen mahdollisuutta täyssähköautoilta.

Liikenteen verotuksen uudistamista vuosina 2019 -2021 selvittänyt työryhmä tarkasteli työssään kattavasti päästöohjauksen toteuttamista liikenteen verotuksessa. Loppuraportissaan työryhmä esitti, miten päästöohjausta voitaisiin

parantaa muun muassa nykyisten liikenteen verojen välistä painopistettä muuttamalla ja vero-ohjausta heikentäviä verotuksia poistamalla. Keskeinen suositus työryhmän loppuraportissa oli se, että päästöohjauksen tehokkuutta voitaisiin parantaa siirtämällä päästöohjausta ajoneuvoveron perusverosta polttoaineveroon. Tällöin ajoneuvoveron päästöohjaus lievenisi, mutta kokonaisuudessaan verotuksen kautta toteuttava päästöohjaus kasvaisi polttoaineveron veronkorotuksen takia. Päästöt vähenisivät, koska polttoainevero vaikuttaa ajoneuvoveroa enemmän kuluttajien polttoaineen kulutusta koskeviin päätöksiin ja käyttäytymisvaikutukset kohdentuvat niihin autoilijoihin, joiden päästövähennyspotentiaali on suurin.

Työryhmä tarkasteli lisäksi sähköautojen hankintakannusteiden voimistamista verotuksella. Työryhmä suositti verokannustimien siirtämistä ajoneuvoveron perusverosta autoveroon siten, että sähköautojen autoveroa alennettaisiin ja niiden perusveroa korotettaisiin. Hankintavaiheen ohjauksessa ajoneuvoveron perusvero todettiin selvästi autoveroa tehottomammaksi. Tämän mukaisesti täyssähköautojen autovero poistettiin 1.10.2021 lähtien ja niiden ajoneuvoveroa korotettiin vuoden 2022 alusta lukien.

Jos jakeluinfraohjelman kohdassa 2.3.3 otetaan kantaa siihen, että verotuksen päästöohjausta tulisi lisätä, tulee samalla selkeästi todeta, että vero-ohjauksen tehostamisen tulisi tapahtua ensi sijassa polttoaineverotuksen avulla. Ajoneuvoveron perusveron alentamiseen liitettyä tämä on mahdollista toteuttaa myös siten, että liikenteen verotus ei kokonaisuudessaan kiristy. Ajosuoritteiden lisäksi tällä toimenpiteellä vaikutettaisiin myös sähköautojen hankintaan kannustavasti.

Jakeluinfraohjelman kohdassa 2.3.3. toimenpiteenä mainitaan, että arvioitaisiin käyttövoimaveron poistamista täyssähköautoilta. Tämä maininta tulisi poistaa. Käyttövoimaveron asemaa verojärjestelmässä on tarkasteltu energiaverotuksen uudistamisesta selvittäneessä työryhmässä sekä aikaisemmin mainitussa liikenteen verotusta selvittäneessä työryhmässä. Käyttövoimaveron liittyy olennaisesti liikenteessä käytettyjen polttoaineiden ja energian verottamiseen ja näiden energiatuotteiden verotasoihin. Käyttövoimaveron tarkoituksena on tasata Suomen ympäristöperusteista energiaveromallia lievemmin verotettujen energialähteiden verotus keskimäärin energiaveromallin mukaiseksi. Tämän takia käyttövoimaveron ei sovellu ohjaustyypiksi veroksi jakeluinfraohjelmassa mainitulla tavalla.

2.3.4 Toimenpiteet koti- ja muun rajoitetussa käytössä olevan latausinfraan kehittämiseksi

Ohjelmassa esitetään jakeluinfraan osoitettujen tukien jatkamista. Kansallista jakeluinfrana on tuettu merkittävästi kuluneella Rinne/Marinin hallituskaudella. Kotitalouksille osoitetut jakeluinfran rakentamiseen osoitetut tuet ovat kohdistuneet ARA:sta saatujen tietojen mukaan pääkaupunkiseudun, Turun ja Tampereen kalleimmille asuinalueille. Valtioneuvoston yhteisessä TEA-selvityksessä on päätetty arvioida sähköisen liikenteen latausinfraan tukien vaikuttavuutta. Selvityksen on tarkoitus valmistua keuhällä 2024. Ennen kuin infratukiin esitetään uusia määrärahatarpeita, tulisi tietopohjaa tukien vaikuttavuudesta lisätä eli käytännössä odottaa selvityksen tuloksia.

2.4.6 Toimenpiteet henkilö- ja pakettiautoja palvelevan julkisen latausinfraan kehittämiseksi

Valtiovarainministeriö kannattaa VN TEA-selvityksen tulosten odottamista ennen kuin tukea koskevia uusia suosituksia tehdään. Siten osion ensimmäinen suositus tulisi muotoilla uudelleen.

2.5.5. Toimenpiteet raskaan liikenteen latausinfraan kehittämiseksi

Kuntien kannalta merkittävimmät vaikutukset liittyvät maankäyttöön, kaavoittamiseen ja liikennesuunnitteluun. Jakeluinfraohjelmassa on esitetty, että raskaan liikenteen latausinfraan suunnittelu otettaisiin kiinteäksi osaksi seudullista suunnittelua. Raskaan liikenteen latauskenttien tarpeita on esitetty huomioitavaksi myös maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksissa.

Tarve valtion ja kuntien väliselle yhteistyölle on ilmeinen. Asia koskee etenkin suurimpia kaupunkeja ja kaupunkiseutuja, jotka ovat nk. liikenteen kaupunkisolumukohtia, joiden tulee nopeassa aikataulussa mahdollistaa raskaan liikenteen latauskenttien rakentaminen alueelleen.

Kyseisten latauskenttien huomioiminen osana MAL-sopimuksia on yksi mahdollisuus, mutta asia ja siihen liittyvä toimenpidevalikoima on arvioitava tarkemmin sopimusneuvottelujen yhteydessä myös siitä näkökulmasta, mikä on kustannusvaikuttavin ja eri tahojen vastuut parhaiten huomioon ottava toimintamalli. Valtion ja kuntien yhteistyön lisääminen on kuitenkin erityisen tärkeää kaupunkiseutukohtaisten maankäytön ja liikenteen suunnitelmien laadinnassa, jolloin jakeluinfraan liittyvät asiat tulevat oikea-aikaisesti käsittelemään.

Kohta 3.1.5 Toimenpiteet metaanin tuotantoon liittyen

Kappaleessa käsitellään muun muassa hiilineutraaliustavoitetta ja ohjauskeinoja sen saavuttamiseksi. Näiden osalta yleisellä tasolla valtiovarainministeriö toteaa, että hiilineutraalius ei edellytä, että liikenteen laskennalliset päästöt ovat juuri tietyllä tasolla. Hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi päästöjä kannattaa vähentää siellä ja niillä keinoin missä se on halvinta. Jakeluveto on tällä hetkellä kalleimpia käytössä olevia toimia, jonka päästövähennyksen kustannus on n. 500€/tCO₂, eikä se todennäköisesti vähennä globaaleja päästöjä hiilivuodon vuoksi. Hiilineutraaliustavoitteen kannalta kustannustehokkainta olisi alentaa jakeluvetoja merkittävästi.

Liikenteen WAM-skenaario on samanaikaisesti varsin pessimistinen sähköistymisen nopeudesta liikenteessä sekä liian optimistinen kaasuautoilun yleistymisestä liikenteessä. Esimerkiksi biokaasun verotuet hidastavat sähköistymistä liikenteessä ja heikentävät teollisuuden mahdollisuuksia irrottautua maakaasusta ja muista fossiilisista polttoaineista. Lisäksi biopolttoaineiden verojen alentaminen lisää päästövähennysten kustannustehottomuutta, eikä vaikuta polttoaineiden hintaan yhtään eri tavalla kuin fossiilisten polttoaineiden veron alentaminen. Ammattidieselin osalta on todettava, että sen tukeminen kohdistuu merkittävältä osin fossiiliseen polttoaineeseen eikä siten edistä päästövähennystavoitteita.

Lopuksi valtiovarainministeriö haluaa todeta, että kansalliseen jakeluinfratyöryhmään kuului jäseniä yhteensä 24 organisaatiosta. Työryhmässä oli puheenjohtajan ja kolmen henkilön sihteeristön lisäksi 35 jäsentä. Koska työryhmän organisaatioon ei kuulunut valtiovarainministeriön edustajaa, ei työryh-

män tule esittää toimenpiteitä joiden vastuutahoksi on merkitty valtiovarainministeriö. Toimenpidesuosituksen antaminen ilman keskeisen vastuuministeriön osallistumista ei ilmennä asian normaalia hyvää valmistelutapaa.

valtiosihteeri kansliapäällikkönä Juha Majanen

osastopäällikkö, budjettipäällikkö Mika Niemelä

Liitteet Ei liitteitä

Jakelu LVM Liikenne- ja viestintäministeriö
LVM VEO Ilmasto- ja ympäristöyksikkö, Tuuli Ojala

Tiedoksi VM VO Valmisteverotusyksikkö, Markus Teräväinen
VM VO Valmisteverotusyksikkö, Leo Parkkonen
VM BO Finanssipolitiikan yksikkö, Armi Liinamaa
VM KAO Kuntapolitiikka- toimintatavat- ja toimeenpanoyksikkö, Lotta Mattsson
VM BO Finanssipolitiikan valmistelun ja analyysin yksikkö, Johanna von Knorring-Rosenlew

VN/11483/2022-VM-52

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: