

Asia: VN/25792/2024

1) Luonnos valtioneuvoston asetukseksi jakeluvelvoitteen joustomekanismista sekä 2) luonnos valtioneuvoston asetukseksi maankäyttösektorin toimien voimaantulosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Työ- ja elinkeinoministeriö on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriön lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi jakeluvelvoitteen joustomekanismista. Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia koskeva muutos tuli voimaan vuoden alussa. Sen mukaan jakeluvelvoite nousee maltillisesti tulevana vuosina. Samalla jakeluvelvoitetta täyttävään keinovalikoimaan lisättiin joustomekanismi, jossa polttoaineen jakelija voi täyttää velvoitettaan myös rahoittamalla Suomessa toteutettavia muita vaihtoehtoisia päästövähennystoimia. Toimet voivat sisältää sekä päästövähennys- että hiilensidontatoimia taakanjakosektorilla ja maankäyttösektorilla. Joustomekanismilla jakelija voisi täyttää jakeluvelvoitetta enintään 5,5 prosenttiyksiköllä, josta enintään 1 prosenttiyksikön verran voi täyttää maankäyttösektorin toimilla. Jakeluvelvoitteen joustomekanismista nyt annettavalla valtioneuvoston asetuksella ehdotetaan tarkennettavaksi jakeluvelvoitelaisissa säädettyjä yksityiskohtaisia hyväksymisvaatimuksia. Asetuksessa säädettäisiin lisäksi todentajien pätevyysalueista ja todentamisprosessista.

Liikenne- ja viestintäministeriön kannalta jakeluvelvoitteen joustomekanismi on haastava, sillä se ohjaa päästövähennyksiä pois liikenteestä taakanjakosektorin muille sektoreille ja osin myös maankäyttösektorille. Jos jakeluvelvoitetta täytetään täysimääräisesti lain sallimalla määrällä joustoja, se voi kasvattaa liikenteen päästöjä liikenteen päästöjen perusskenaarioon verrattuna jopa 0,55 miljoonalla tonnilla (yksi prosenttiyksikkö jakeluvelvoitteessa vastaa tällä erää noin 0,1 Mt päästöä liikenteessä karkeasti arvioituna). Yhdessä jo aiemmin toteutettujen jakeluvelvoitelain muutosten kanssa (kuten esim. liikennesähkön jakeluvelvoitteeseen sisällyttämisen kanssa), nämä muutokset voivat kasvattaa liikenteen päästöjä (perusskenaarioon verrattuna) lähes miljoona tonnia

vuonna 2030. Liikenteen perusskenaariossa liikenteen päästöt puolittuvat vuonna 2030. 0,5-1 Mt päästöjen kasvu johtaa helposti siihen, että liikenteen päästöt vuonna 2030 eivät puolitu.

Liikenteen päästöjen puolittaminen vuonna 2030 on asetettu tavoitteeksi ns. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa, joka taas on sisällytetty yhtenä uudistuksena mukaan Suomen elpymissuunnitelman (RRP) keskeisiin uudistuksiin. Mikäli liikenteen päästöt eivät vuonna 2030 puolitu, on olemassa riski siitä, että Euroopan komission kanssa nousee kysymys, ovatko RRP:hen kuuluvan fossiilittoman liikenteen tiekartta - uudistuksen tavoitteet toteutuneet ja missä määrin. Jos uudistus katsottaisiin kokonaan perutuksi, voisi siitä VM:n arvion mukaan seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetys RRF-rahoituksessa. Talouspoliittinen ministerivaliokunta on linjannut, että toteutumatta jäävien uudistusten aiheuttamista tulonmenetyksistä tehdään kertaluonteinen säästö sen ministeriön hallinnonalalla, joka uudistuksesta vastaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että asetusluonnoksen 1 pykälään ”Hyväksyttävät joustomekanismitoimet” tulisi lisätä näkyville myös liikenteen toimia. Tällaisia olisivat ainakin sähkökäyttöisten ajoneuvojen hankinnat, jonka voisi lisätä mainitun pykälän kohtaan 3 ”sähkökäyttöisten työkoneiden ja/tai ajoneuvojen hankinta”.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota myös pykälässä 3 määriteltyyn perusuran laskentaan sekä pykälässä 5 säädettyyn lisäisyys -vaatimukseen. Pykälän 3 mukaan perusuraskenaarion tulee tuottaa konservatiivinen arvio todennäköisestä päästötasosta, joka toteutuisi ilman toimea. Perusuraskenaarion laatimisessa käytettävien lähestymistapojen ja laskentamenetelmien tulee varmistaa, ettei päästötaso ole yliarvioitu ottaen huomioon päästöihin ja poistumiin sekä niiden määrällistämiseen liittyvä epävarmuus. Pykälässä 5 todetaan, että jakelijan on osoitettava hakemuksessa, että käytetyllä laskentamenetelmällä 2 §:n 11 kohdassa etukäteen arvioidut toimella aikaansaadut päästövähennykset tai poistumien lisäykset johtuvat vaihtoehtoisen päästövähennystoimen toteuttamisesta eivätkä ulkoisista tekijöistä, jotka eivät liity kyseiseen toimeen. Hakemuksessa on myös osoitettava luotettavasti, ettei toimea toteutettaisi ilman jakeluvaihtoehtojen joustomekanismin kannustinvaikutusta.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää ongelmallisena sitä, että perusuraskenaarion määrittely jätettäisiin toimenpiteen toteuttajan tai todentajan tehtäväksi. Koska perusuraskenaarion konservatiivisuus tai optimistisuus monessa tapauksessa vaikuttaa suoraan toimenpiteen arvioidun lisäisyyden määrään, perusuralla on suuri merkitys myös toimenpiteen päästövähennysvaikutukseen ja sitä kautta kustannustehokkuuteen. Liikenne- ja viestintäministeriön katsoo, että toteutettavien toimien vertaaminen tulisi mahdollisuuksien mukaan perustua yhteisesti määriteltyyn perusskenaarioon, esimerkiksi kansallisten ilmastostrategioiden yhteydessä valmisteltuun perusskenaarioon, jolloin pohja toimenpiteiden vaikutuksen arvioimiseksi olisi kaikille toimijoille sama. Mikäli toimenpiteen toteuttaja tai todentaja tekevät omat perusskenaariot, voi samakin toimenpide aikaansaada näennäisesti erilaisen päästövähennysvaikutuksen.

Lopuksi liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota vielä siihen, että asetusehdotuksen perustelumuistion kohdassa 2 mainitaan, että liikenne- ja viestintäministeriö on seurannut asetuksen valmistelua. Liikenne- ja viestintäministeriö oli kiinteämmin mukana itse HE:n muutosten valmisteluissa, mutta ei tämän asetuksen valmisteluissa. Ministeriö katsoo, että maininta tulisi poistaa muistiosta.

Jääskeläinen Saara
Liikenne- ja viestintäministeriö