



13.1.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 30.11.2020, VN/26278/2020

Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa otsikon luonnoksesta. Liikenne- ja viestintäministeriön johtama fossiilittoman liikenteen työryhmä antoi lokakuussa 2020 suosituksensa siitä, miten kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt voidaan puolittaa vuoteen 2030 mennessä ja pudottaa nolnaan vuoteen 2045 mennessä. Työryhmä tarkasteli myös keinoja, joiden avulla meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä voitaisiin vähentää Suomessa.

Nyt lausuttavana olevan periaatepäätöksen luonnoksen valmistelussa on hyödynnetty em. fossiilittoman liikenteen tiekarttatyötä. Periaatepäätös on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä ja se huomioisi niin kansainvälisen vaikuttamisen kuin kansallisten toimien mahdollisuudet. Periaatepäätös ohjaisi Suomen kansainvälistä vaikuttamistyötä sekä linjaisi meri- ja sisävesiliikenteen päästöjen vähentämistä myös kotimaassa.

Valtiovarainministeriön lausunto

Valtiovarainministeriö kiinnittää huomiota periaatepäätöksen toimenpide-ehdotuksiin seuraavasti:

Toisen toimenpide-ehdotuksen mukaan tieliikenteen sähköistyessä ohjattaisiin kansallisiin ja kansainvälisiin päätöksiin uusiutuvien polttoaineiden käyttö lento- ja meriliikenteeseen. Arvioitaessa toimenpiteen tarkoituksenmukaisuutta ja kustannustehokkuutta on syytä ottaa huomioon kaksi asiaa. Ensinnäkin, kansainvälinen lento- ja meriliikenne ei kuulu tällä hetkellä kansallisten päästövähennysvelvoitteiden piiriin, jolloin kansalliset päätökset uusiutuvien polttoaineiden ohjaamisesta lento- ja meriliikenteeseen nostavat jossain määrin kansainvälisen tavaraliikenteen ja siten ulkomaankaupan kustannuksia ilman, että ne edistäisivät kansallisten päästövähennysvelvoitteiden saavuttamista. Toiseksi, vaikka tieliikenteen sähköistyminen vähentää kansallisen tieliikenteen biopolttoaineiden kysyntää, on syytä huomioida, että erityisesti ilmastokestäviin biopolttoaineisiin näyttäisi liittyvän myös jatkossa huomattavia globaaleja raaka-ainerajoitteita. Uusiutuvien polttoaineiden ohjauskeinoja asetettaessa olisi siten syytä arvioida huolellisesti eri uusiutuville polttoaineille saavutettavaa päästövähennysten lisäystä, jotta ohjaus vähentäisi kustannustehokkaasti kasvihuonekaasupäästöjä globaalilla tasolla.

Luonnoksen *kolmas toimenpide-ehdotus* koskee biopolttoöljyjen verottomuuden toteuttamista ilman veronpalautusmenettelyä. Toimenpide-ehdotusta olisi

perusteltua muokata seuraavasti, koska tarvittavia muutoksia suoran verottomuuden toteuttamiseksi ei ole vielä selvitetty:

Aluspolttoaineiden verottomat polttoainetoimitukset laajennetaan koskemaan myös merkitsemättömiä biopolttoöljyjä, jotta kyseisten polttoaineiden verottomuus voitaisiin toteuttaa ilman jälkikäteistä veronpalautusmenettelyä.

Luonnoksen neljäs toimenpide-ehdotus koskee alusten satamissa käyttämää maasähkön verotuksen siirtämistä alempaan sähköveroluokkaan. Koska siirrolle olisi ensin haettava poikkeuslupa, jonka jälkeen siirtäminen voitaisiin tehdä, olisi toimenpide-ehdotuksen ensimmäisen virkkeen lauseiden järjestystä perusteltua muuttaa seuraavaksi:

Haetaan EU:lta energiaverodirektiivin 19 artiklan mukainen poikkeuslupa Ruotsin, Tanskan ja Saksan tavoin noudattaen maasähkössä alennettua verokantaa ja siirretään saadun luvan mukaisesti kauppamerenkulun satamissa alusten operointiin käyttämän maasähkön verotus alimpaan sähköveroluokkaan. Maasähkön kysynnän ja tarjonnan kehittämiseksi satamat ja varustamot hyödyntävät CEF-rahoitushaut täysimääräisesti.

Toimenpide-ehdotuksessa kahdeksan viitataan laivanrakennuksen innovaatioihin annettavaan avustukseen ja avustusasetuksen uusimiseen. Laivanrakennuksen innovaatiotukea koskeva asetusta uusittiin juuri. Asetus säilyi muuten suurelta osin muuttumattomana, mutta enimmäistukisumma korotettiin 10 milj. eurosta 15 milj. euroon ja mahdollistettiin sisaralusten tukeminen, jos niissä on sarjan aiempaan alukseen sisällyttämättömiä uusia innovaatioita. Asetuksessa ei mainita erityisesti kasvihuonepäästöjen vähentämiseen tähtäviä innovaatioita, mutta ne ovat epäilemättä olleet tärkeässä roolissa viime vuosina. Tulisi harkita, onko toimenpide 8 tarpeellinen periaatepäätöksessä, kun asetusmuutoskin on jo tehty.

Toimenpide-ehdotuksessa 9 esitetään, että selvitetäisiin mahdollisuudet luoda valtion ympäristöinnovaatiotuki tai valtiontakausjärjestelmä uusien alusten rakentamiseen ja aluskunnostuksiin, jotka mahdollistavat nykyistä vähäpäästöisemmät ja lopulta nettonollapäästöiset alukset. Valtiovarainministeriö huomauttaa, että valtion takausvastuut ovat kasvaneet merkittävästi. (Vuonna 2008 takausvastuiden mittaluokka oli 30,7 mrd. euroa ja vuonna 2019 jo 60,2 mrd. euroa.) Koronakriisin jälkeisinä vuosina valtion vastuiden taittaminen on entistäkin hankalampaa, ja uusiin kriiseihin on varauduttava. Siten uusia takausjärjestelmiä harkittaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota niihin liittyvien riskien hallintaan.

Toimenpide-ehdotuksen 21 osalta, valtiovarainministeriö ei pidä varustamoille pakollisen kansainvälisen polttoainemaksun korvamerkitsemistä merenkulun tutkimus- ja innovaatorahastoon erityisen järkevänä tai kustannustehokkaana ilmastopolitiikkana. Päästöjen vähentämiseen aidosti kannustavan kansainvälisen polttoainemaksun tulopotentiali on todennäköisesti selvästi suurempi kuin menotaso, jonka merenkulun toimiala kykenisi käyttämään tehokkaasti tutkimukseen ja innovointiin. Korvamerkitseminen tutkimus- ja innovaatorahastoon johtaisi näin ollen herkästi tilanteeseen, jossa maksutuloja ei kyettä käyttämään tehokkaasti. Vaihtoehtoisesti jos korvamerkitseminen polttoainemaksun taso määräytyisi merenkulun toimialan tehokkaan tarpeen mukaan, polttoainemaksun taso jäisi alhaiseksi eikä muodostaisi riittävän voimakasta kannustintaa vähentää päästöjä. (Lähde: <https://www.imf.org/~media/Files/Publications/WP/2018/wp18203.ashx>)

Toimenpide-ehdotusten 23 polttoaineverovapaudesta luopuminen ja toimenpiteessä 22 ehdotettu merenkulun päästökauppa ovat periaatteessa toisilleen vaihtoehtoisia päästöjen hinnoittelumuotoja. Ne voivat toki olla olemassa rinnakkain, jos ne on täsmennetty hyvin, mutta rinnakkaisissa ja päällekkäisissä ohjauksissa on haasteena vähintään kahden eri välineen yhteisvaikutuksena syntyvän hintasignaalin hallinta ja päällekkäisyydestä johtuva hallinnollinen taakka.

Lopuksi, valtiovarainministeriö kiinnittää huomiota osion 3. *Seuranta ja mittarit* tekstimuotoiluun, joka tulisi korjata seuraavaksi:

Toimia toteutetaan pääasiassa valtion budjettiraamien sekä olemassa olevien määrärahojen puitteissa. Määrärahalisäyksiä tai muita budjettivaikutuksia vaativista toimenpiteistä päätetään erikseen valtiontalouden kehitysissä ja vuosittaisissa talousarvioissa.

Valtiovarainministeriöllä ei ole muuta huomautettavaa työryhmän loppuraporttiin.

valtiosihteeri
kansliapäällikkönä

Juha Majanen

budjettipäällikkö

Sami Yläoutinen

Tiedoksi

LVM, Eero Hokkanen
VM, Jussi Kiviluoto, Ilari Valjus, Taina Eckstein