



Pöytäkirja

Ilmastopolitiikan pyöreä pöytä; 4. kokous

Aika: 28.10.2020 klo 10.30 - 12.00

Paikka: Säätytalo, Helsinki ja Teams-videoyhteys

Osallistajat: Ympäristö- ja ilmastoministeri Krista Mikkonen (puheenjohtaja)

Elinkeinoministeri Mika Lintilä

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Sara Nyman, Allianssi ry

Jouni Keronen, Climate Leadership Coalition ry

Alatossava Ari, Hinku-kunnat

Andersson Atro, liikenne- ja viestintäministeriö

Antikainen Päivi, liikenne- ja viestintäministeriö

Hildén Laura, Nuorten Agenda 2030 –ryhmä

Häkämies Jyri, Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Jaatinen Timo, Metsäteollisuus ry

Juselius Johanna, liikenne- ja viestintäministeriö

Juuso Tuomas Aslak, Saamelaiskäräjät

Kiviniemi Mari, Kaupan liitto ry

Korhonen Hannele, Suomen ilmastopaneeli

Lehtonen Terhi, ympäristöministeriö

Leskelä Jukka, Energiateollisuus ry

Liski Matti, Aalto yliopisto

Lundvall Päivi, Suomen luonnonsuojeluliitto ry

Marttila Juha, Maa- ja metsätaloustuottajien Keskusliitto MTK ry

Muurman Jarmo, ympäristöministeriö

Nokso-Koivisto Oskari, Aalto yliopisto

Orivuori Salka, Marttaliitto ry

Palola Antti, STTK ry

Pantsar Mari, Sitra

Rihtniemi Suvi, Helsingin seudun liikenne HSL

Rohweder Liisa, WWF Suomi

Runeberg Emilia, Fingo

Seppänen Sampo, Suomen Yrittäjät ry

Siivonen Katriina, Kestävyyspaneeli

Soimakallio Helena, Teknologiateollisuus ry

Vyyryläinen Tiina, Kuluttajaliitto

Yliluoma Riikka, ympäristöministeriö

Turunen Merja, ympäristöministeriö (sihteeri)

Alatalo Heidi, ympäristöministeriö

Kotila Laura, valtioneuvoston kanslia (viestintä)

Lamminmäki Riikka, ympäristöministeriö (viestintä)

Ryynänen Kaisa, ympäristöministeriö (viestintä)

1. Kokouksen avaus

Ympäristö- ja ilmastoministeri Krista Mikkonen toimi kokouksen puheenjohtajana. Hän avasi kokouksen ja toivotti kaikki osallistujat lämpimästi tervetulleiksi. Kokous keskusteli liikenteen päästövähennystoimista ja fossiilittoman liikenteen tiekartasta. Kokoukseen osallistui myös liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka.

2. Edellisen kokouksen pöytäkirjan hyväksyminen

Hyväksyttiin edellisen kokouksen pöytäkirja.

Ilmastopolitiikan pyöreälle pöydälle oli jaettu tiedoksi myös Pyöreän pöydän, Kestävän kehityksen toimikunnan ja Talousneuvoston yhteiskokouksen pöytäkirja. Yhteiskokous oli samalla pyöreän pöydän 3. kokous.

Johdatus kokoukseen

Kokouksen puheenjohtaja ministeri Krista Mikkonen johdatti kokouksen aiheeseen ja keskusteluun todeten, että tarkoituksena on keskustella fossiilittomasta liikenteen tiekarttatyöstä ja sen toimenpiteistä oikeudenmukaisen siirtymän näkökulmasta. Keskustelun avaavina kysymyksinä olivat:

- 1) Miten oikeudenmukainen siirtymä kohti hiilineutraaliutta toteutuu parhaiten fossiilittoman liikenteen tiekartan valmistelussa?
- 2) Mitä oikeudenmukaisuuden siirtymän näkökulmia tulisi ottaa huomioon jatkotyössä?

Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyön tarkoituksena on etsiä parhaimmat keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta on myös tehty vaikutustenarvioinnit liikenteen päästövähennyskeinosta, jotka valmistuivat lokakuun alussa.

Kokousta edeltävänä päivänä julkistettiin myös fossiilittoman liikenteen työryhmän raportti, joka sisältää työryhmän suositukset keinoiksi puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä sekä Aalto-yliopiston selvitys, jossa tarkasteltiin polttoaineen päästökaupan- sekä hiilen hinnoittelujen tulonjakovaikutuksia.

Tiekarttatyön tuloksia hyödynnetään myöhemmin myös keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa eli KAISUssa ja energia- ja ilmastostrategiassa sekä myös VM:n liikenteen verouudistusta pohtivan työryhmän työssä.

3. Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyö ja hiilineutraaliustavoite

Yksikön johtaja **Päivi Antikainen** liikenne- ja viestintäministeriöstä alusti asiasta. Fossiilittoman liikenteen työryhmä on lähes vuoden työstänyt keinoja päästöjen vähentämiseksi siten, että kotimaan liikenteen päästöt puolitetaan vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi vuoteen 2045 mennessä. Työryhmän työn pohjalta valmistellaan fossiilittoman liikenteen tiekartta. Tiekartassa tunnistetaan keskeiset toimenpiteet, niiden päästövähennysvaikutukset, kustannukset sekä kompensatiomahdollisuudet. Tiekartta keskittyy tieliikenteeseen.

Liikenteen päästöt muodostavat noin viidenneksen Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Liikenteen päästöt eivät ole merkittävästi vähentyneet viimeisten vuosien aikana, eikä riittäviä päästövähennystavoitteita ole saavutettu. Tavoiteltava päästövähennys on 1,55 Mt vuoteen 2030 mennessä. Synteettiset polttoaineet ovat merkittävässä kehitysvaiheessa, mutta niiden arvioidaan vaikuttavan vasta pidemmällä aikavälillä. Ilman liikenteen hinnoittelua päästövähennyksiä ei saada aikaan. Alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus ovat oleellisia, samoin se, millä tavalla haittavaikutuksia voidaan kompensoida kuluttajille ja myös myöhemmin yrityksille. Myös alueelliset erot on huomioitava. Oikeudenmukaisuuden varmistamiseksi työssä on arvioitu, millaisin toimin ja toimenpiteiden oikeanlaisella säätämällä voidaan edistää sosiaalista ja alueellista oikeudenmukaisuutta. Tiekarttatyön lisäksi menossa on useita siihen linkittyviä hankkeita, kuten valtiovarainministeriön asettama verotuksen työryhmä. Lisäksi LVM on käynnistämässä erilaisia selvityksiä.

4. Hiilen hinnoittelun vaikutukset tulonjakoon

Professori **Matti Liski** Aalto-yliopistosta alusti aiheesta. Aallon selvityksessä kohteena olivat asuntokunnat. Neljännes autoista aiheuttaa Suomessa puolet päästöistä. Päästöt riippuvat voimakkaasti asuntokunnan tuloista. Korkeilla tuloilla tyypilliset päästöt ovat lähellä 5 tonnia hiilidioksidia vuodessa, alhaisilla tuloilla 2 tonnia. Ajetut kilometrit kasvavat tulojen myötä. Myös aluevaihtelu on suurta.

Päätulokset selvityksestä ovat seuraavat:

- pienituloiset maksavat suuremman prosenttiosuuden tuloistaan hiilidioksidimaksuina
- suurituloiset maksavat enemmän kokonaisverokertymästä
- kertymän tasapalautus kaikille poistaa hiilidioksidimaksun regressiivisyyden.
- alueellinen vaihtelu hiilidioksidimaksuissa on suurta. Verotulot voitaisiin palauttaa alueittain. Eri kunnissa voisi olla erilaiset palautukset.
- palautukset kannattaisi kohdistaa suoraan tuotettujen päästöjen mukaan, takautuvasti kotitalouden aiempien vuosien päästöjen perusteella.

Johtopäätökset: Keskimääräisesti veron regressiivisyydestä voidaan päästä eroon pienin kustannuksin suuntaamalla veronpalautus pienituloisille.

5. Yleiskeskustelu

Ministeri Timo Harakka totesi, että liikenteen päästöjen vähentämisessä yhteiskunnan hyväksyttävyyden kannalta kilpailukyky ja oikeudenmukaisuus ovat keskeisiä. Päästövähennysten kilpailukyky- ja yritysvaikutuksia tullaan selvittämään tarkemmin heti kun hallitus on tehnyt päätöksen siitä, mitkä ovat keinot päästöjen vähentämiseksi. Kaikki EU maat ovat sitoutuneet ns. taakanjakosektorin päästövähennyksiin. Kun kaikkialla Euroopassa myös tehdään samaa työtä päästöjen vähentämiseksi, suhteellinen kilpailukyky ei heikkene, ja jos tehdään hyviä valintoja suhteellinen kilpailukyky voi parantuakin. Edelläkävijyys, esim. päästövähennys- tai ympäristöteknologioiden kehittämisessä tuottaa liiketoimintaa, joka parantaa taloustilannetta. Esim. synteettiset polttoaineet ns. sähkötehtaat, joiden osuus jo hyväksi havaitussa jakeluvaihteen kasvattamisesta voisi olla systeemitason suuri muuttuja päästövähennyksissä. EU:n elpymisrahastosta voidaan saada tukea investointeihin. Jos pienituloisimmille autoilijoille palautettaisiin polttoaineen hinnan nousun osuus, sillä voi olla suuri merkitys yhteiskunnallisen hyväksyttävyyden näkökulmasta. Haja-asutusalueiden asukkaat huomioitava, sillä haja-astusalueilla joukkoliikenne ei ole aina vartenotettava vaihtoehto.

Keskustelussa esitettiin muun muassa seuraavia näkökohtia.

- Liikenteen päästövähennystoimet tulee toteuttaa **taloudellisesti, sosiaalisesti ja alueellisesti oikeudenmukaisella tavalla.**
- Siirtymälle on tärkeää saada **laaja yhteiskunnallinen tuki ja tunnistaa erilaiset lähtökohdat. Tarvitaan uusia keinoja sosiaalisen ja alueellisen oikeudenmukaisuuden edistämiseksi.** Siirtymän tulee **parantaa mahdollisuuksia päästä oikeudenmukaisempaan liikennejärjestelmään.** Tulee ottaa huomioon kaikki liikkujat, kuten autottomat.
- Tulee huomioida **poikkisektorainen näkökulma ja laajemmat kytkennät,** jotka vaikuttavat liikkumisen sekä tavaroiden ja materiaalien liikuttamisen tarpeeseen.
- **Alueiden erilaisuus ja erityispiirteet tulee huomioida.** Kun puhutaan sosiaalisesta ja alueellisesta tasapuolisuudesta, kyse ei ole pelkästään tulonjaosta, vaan isoista aluetaloudellisista vaikutuksista. Saamelaisten kotiseutualueetta tulisi tarkastella omana alueena. Alueen erityiskysymyksiä on palvelujen saavutettavuus.
- Huoli **kilpailukyvyyn säilyttämisestä,** jos esim. logistiset kustannukset nousevat. Yritysvaikutuksia ja kustannustehokkuutta tulee myös tarkastella osana kokonaisuutta. **Valittujen keinojen tulee olla tehokkaita ja pitkäaikaisia.** Päätöksiä tulee olla pitkäjänteisiä ja yli vaalikauden. Tähän tarvitaan verotusta tai päästökauppaa.
- **Hinnoittelun merkitystä ja ohjausta hinnoittelun keinoin** kestäviin kulkumuotoihin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin pidettiin tärkeänä. Ilman hinnan ohjausta päästövähennystavoitetta ei tulla saavuttamaan eli tarvitaan verotusta ja tukia.
- Huolena **palautusjärjestelmissä** on niiden monimutkaisuus ja se, että ne ajavat ohi tarkoituksensa ja toimivat vain esim. tulonsiirtona. Oikeudenmukaista siirtymää varten on eri kanavia yhteiskunnassa, eikä tarvitse toimia saman järjestelmän sisällä.
- **VM verotyöryhmän työ** on tärkeä ottaa huomioon myös tässä työssä.
- **Autokannan tulee muuttua,** mutta samalla tulee varoa, ettei rakenneta sellaisia tukijärjestelmiä, jotka ylläpitävät vanhaa autokantaa.
- **Henkilöliikenteen lisäksi huomioitava myös raskas liikenne.** Olisi tärkeä ottaa huomioon elinkeinoelämä ja raskas liikenne kotitalousnäkökulman lisäksi ja huomioitava myös vientiteollisuuden kuljetustarpeet. Polttoaineiden kustannusten nostaminen tulee olla viimesijainen keino.
- Teknologian ja palvelujen kehittämisellä sekä edelläkävijyydellä voidaan luoda uutta liiketoimintaa ja parantaa talustilannetta. Investoijille on reilua, että **tavoitteet ovat selkeitä** pitkällä aikavälillä.
- Tarvitaan myös **hintaohjausta,** jotta saadaan business-caseja uusille puhtaille ratkaisuille. Uusien ratkaisujen kaupallistamiseen tarvitaan kuitenkin muitakin keinoja kuin päästökauppa. **Sekoitevelvoite** on toiminut. Reilua siirtymää on se, että saastuttaja maksaa.

- Muutos vaatii siirtymistä **pois fossiilisen öljyn käytöstä** ja siirtymistä muihin käyttövoimiin. **Uusien teknologioiden ja synteettisten polttoaineiden** kehitykseen tulee panostaa. Myös **biokaasu** nähtiin nopeana ja kustannustehokkaana keinona.
- Biomassan energiakäytölle tulisi asettaa määräkatto ja **biopolttoaineet** kannattaisi suunnata erityisesti raskaaseen liikenteeseen, jota ei voida samalla tavalla sähköistää kuin yksityisautoilua.

6. Muut ajankohtaiset asiat

Puheenjohtaja totesi, että ilmastolain uudistamisesta on tällä hetkellä menossa kaksi verkkokuulemistä ota.kantaa.fi –sivustolla sekä erillinen verkkokuuleminen alkuperäiskansa saamelaisten oikeuksien huomioimisesta ilmastolaissa.

7. Seuraava kokous

Pyöreän pöydän 5. kokous järjestetään 2.12. klo 10.30-12.

8. Kokouksen lopetus

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo. 12.00.

Merja Turunen, pääsihteeri

JAKELU: Ilmastopolitiikan pyöreän pöydän puheenjohtaja, varapuheenjohtajat, jäsenet ja pysyvät asiantuntijat