

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Kilpailu- ja kuluttajavirastolta (KKV) lausuntoa fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnoksesta. KKV lausuu asiassa seuraavaa.

Tiekartassa esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. KKV pitää tavoitteita sekä päämäärältään että aikataulultaan kunnianhimoisina. Keinoina tavoitteiden saavuttamiseksi esitetään monenlaisia taloudellisia ohjauskeinoja, kuten veroja ja valtiontukia. KKV:n käsitys on, että taloudellisten ohjauskeinojen käyttö on yleisesti ottaen perusteltua ilmastonmuutoksen torjumisen kannalta välttämättömien päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi ja jotta ihmisten valintoihin pystyttäisiin tehokkaasti vaikuttamaan. Julkisen vallan toteuttamat toimenpiteet ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi vaikuttavat monien markkinoiden toimintaan ja luovat näin elinkeinonharjoittajille ja kuluttajille muuttuvan toimintaympäristön, johon näiden toimijoiden on pyrittävä sopeutumaan.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan vaikutusarvioinneissa on esitetty eri toimenpiteiden arvioituja päästövähennyksiä ja niiden kustannuksia valtiolle. KKV pitää erittäin tervetulleena sitä, että eri keinojen vaikuttavuutta on pyritty arvioimaan. Vaikutusarvion mukaan toimenpiteiden avulla saavutettujen päästövähennysten hinnoissa (€/tCO<sub>2</sub>) on niiden kesken erittäin suurta vaihtelua.

Koska päästötavoitteisiin pääsemisen kustannukset ovat kansantaloudellisesti erittäin merkittävät, tulisi KKV:n näkemyksen mukaan vaikutusarviointia viedä nyt esitettyä pidemmälle. Arviossa on esitetty vain toimenpiteiden kustannuksia niiden suunnitellussa laajuudessaan. Herkkyysarviointeja tulisi laatia, jotta voitaisiin arvioida, miten päästötavoitteisiin päästäisiin mahdollisimman

tehokkaasti. Esimerkiksi, miten vaikuttaisi 24 miljoonan euron täyssähköisten henkilöautojen hankintatuen (päästövähennys 0,0001 – 0,001Mt, kustannukset 10 000 €/t) siirtäminen jakeluinfratukeen (suunnitellun laajuusena päästövähennys 0,013 – 0,02 Mt, kustannukset 700 €/t). Toisin sanoen, olisi toivottavaa selvittää myös eri toimenpiteiden marginaalivaikutuksia niin toteutuvien päästöjen, kuin yksikkökustannustenkin osalta.

Pääkkönen Jussi  
Kilpailu- ja kuluttajavirasto