

Asia: VN/9996/2019

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

Ympäristöministeriön lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Ympäristöministeriö kiittää tilaisuudesta lausua valtioneuvoston periaatepäätöksestä kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Ympäristöministeriö pitää periaatepäätöksessä asetettavia tavoitteita kannatettavina. Hallituksen Suomelle asettama 2035 hiilineutraaliustavoite on erittäin kunnianhimoinen ja vaatii toimia kaikilla sektoreilla. Ympäristöministeriö on ollut edustettuna fossiilittoman liikenteen työryhmässä, jonka työ on pohjistanut tämän periaatepäätöksen tekemistä.

Tiekartta koostuu kolmesta vaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa edistettäisiin fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja kannustimin. Päätökset tuista ja kannustimista tehtäisiin alkuvuodesta 2021. Toisessa vaiheessa arvioitaisiin keinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Vaikutusarviointit valmistuisivat viimeistään syksyllä 2021. Kolmas vaihe olisi ehdollinen. Syksyllä 2021 hallitus arvioisi sitä, riittävätkö ensimmäisen ja toisen vaiheen keinot sekä EU-tasolla tehtävät päätökset Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä. Jos tavoite ei näyttäisi toteutuvan, hallitus tekisi päätökset muista tarvittavista toimista. Päätöstä tehtäessä huomioitaisiin päästövähennysten kustannustehokkuus, vaikutus kilpailukykyyn sekä alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus.

Vaihe 1: Tuet ja kannustimet

Ympäristöministeriö pitää kannatettavana kannustimien luomista fossiilittomaan liikenteeseen siirtymiseen. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen politiikkaskenaarion (WAM) mukaan vaikuttavimmat toimet henkilö-, paketti- ja kuorma-autoille ovat kuitenkin hiilen hinnoittelu sekä EU:n sitovien CO<sub>2</sub>-raja-arvojen kiristäminen ja esim. hankintatuilla ja ajoneuvoverotuksella näyttäisi olevan kohtuullisen pieni vaikutus.

Luonnoksessa fossiilittoman liikenteen tiekarttaa koskevaksi periaatepäätökseksi esitetään asuinkiinteistöjen sähköisen liikenteen latausinfraan tuen jatkamista vuodesta 2022 eteenpäin aina vuoteen 2030 asti. Vuosittaiseksi määrärahasi esitetään vähintään 8,5 miljoonaa euroa. Lisäksi esitetään, että latausvalmiuksien toteuttamista työpaikoille avustettaisiin saman ajanjakson aikana 1,5 miljoonalla eurolla vuosittain.

Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että asuinkiinteistöjen latausinfraan tukea jatketaan heti vuodesta 2022 alkaen. Sähköautojen markkinaosuus on kasvanut selvästi viime aikoina, ja tarve myöskin latausvalmiuksien nopeammalle toteutumiselle on ilmeinen. Nykyisen avustuksen osalta määrärahaa on tiedossa vain kuluvan vuoden loppuun.

Avustusta on myönnetty syksystä 2018 alkaen, ja tänä aikana avustusta myöntävälle ARA:lle on kertynyt runsaasti kokemusta asiasta ja siitä, millaisiin hankkeisiin avustusta haetaan. Myös ympäristöministeriön tiedossa on nykyiseen avustukseen liittyviä ongelmia, jotka on tarpeen ratkaista. Onkin tärkeää, että avustusta jatkettaessa vuodesta 2022 eteenpäin avustuksen myöntämisen ehdot ja tietyt avustuksen peruseriaatteet voidaan päivittää vastaamaan havaittuja tarpeita ja poistaa eräitä havaittuja ongelmia avustukseen liittyen. Ympäristöministeriö esittää, että avustusohjelman yksityiskohdista käydään ennen tarvittavia budjetti- ym. valmisteluja riittävät keskustelut asianomaisten viranomaisten kesken.

Ympäristöministeriö kannattaa myös työpaikoille toteutettavien latausvalmiuksien avustamista. Työpaikka on usein matkan toinen pää, ja latausvalmiuden puute työpaikalla voi olla este sähköautoon siirtymiselle aivan kuten kotonakin. Työpaikkojen mahdollisen latausinfra-avustuksen osalta myöntävä viranomais on vielä ratkaistava.

Tiekartassa esitetään, että avustuksia molempiin kohteisiin myönnettäisiin vuoteen 2030 asti. Ympäristöministeriön mielestä on hyvä, että asiaan varaudutaan pitkäjänteisesti, koska avustuksen ennakoitavuus on tärkeää sekä hakijoiden, että alan toimijoiden kannalta. Koska niin sähköautojen määrään kuin latausvalmiuksien toteutumistahtiin vaikuttaa monia tekijöitä, on tilannetta tarpeen seurata ja määrärahan oikeaa tasoa arvioitava riittävän usein.

Tehtyjen vaikutusarvioiden perusteella näyttäisi, että vaiheen 1 jälkeen jää edelleen päättämättä noin yhden miljoonan hiilidioksiditonin päästövähennyskeinot. Ympäristöministeriö korostaa, että kansallisen ilmastopolitiikan suunnittelun kannalta olisi tärkeää saada ehdotukset konkreettisista päästövähennyskeinoista mahdollisimman pian. Ilmastolain mukaisen, taakanjakosektoria koskevan keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) valmistelu on jo parhaillaan käynnissä.

## Vaihe 2: Päästövähennyspotentiaalit (etätyö, logistiikan digitalisaatio, liikenteen uudet palvelut)

Ympäristöministeriö pitää päästövähennyspotentiaalien selvittämistä perusteltuna. Selvitysten tekemisen ei tulisi kuitenkaan lykätä tarvittavia päästövähennyspäätöksiä. Laaja-alainen fossiilittoman liikenteen työryhmä on myös selvittänyt kattavasti erilaisia potentiaaleja, mutta sen puitteissa ei löydetty sellaisia konkreettisia valtion toimia, joilla näitä tavoitteita voitaisiin edistää mitattavalla tavalla. Ympäristöministeriö pitää siksi haastavana löytää konkreettisia valtion toimia, joilla päästövähennyspotentiaalit saataisiin perusskenaariota nopeammin käyttöön.

Ympäristöministeriö katsoo, että jakeluvälvoitteen nostaminen edelleen 34%:sta olisi kustannustehoton keino siihen nähden, että muilla sektoreilla (lentoliikenne, meri- ja sisävesiliikenne sekä työkonesektorit) päästöjen vähentäminen ilman biopolttoaineita on teknisesti vielä huomattavasti vaikeampaa ja kalliimpaa. Varsinkin nestemäisten biopolttoaineiden käyttöä tulisi alkaa ensisijaisesti suuntaamaan näille sektoreille. Ympäristöministeriö pitää erittäin kannatettavana, että vaiheessa 2 selvitetään myös biopolttoaineiden saatavuuden kestävä enimmäistaso.

## Vaihe 3: Hiilen hinnoittelu

Fossiilittoman liikenteen työryhmän raportin perusteella vaikuttaa selvältä, että hiilidioksidin nykyistä voimakkaampaa hinnoittelua tullaan tarvitsemaan liikenteeseen vuoden 2030 ja pidemmän aikavälin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Myös VTT:n tekemien vaikutusten arviointien perusteella 2030 tavoitteita ei saavuteta yksinomaan tuki ja liikennejärjestelmätöiden sekä hankinnan ja omistamisen verotuksen muutosten avulla. Fossiilittoman liikenteen työryhmä myös suositteli, että liikenteen verotuksen painopistettä siirretään autojen hankinnasta autojen käyttöön sekä liikenteen verotusta selkiytetään ja yksinkertaistetaan.

Ympäristöministeriö pitää siten kannatettavana, että myös hiilen hinnoittelu on edelleen mukana päästövähennyskeinovalikoimassa. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen politiikkaskenaarion (WAM) mukaan vaikuttavimmat toimet henkilö- paketti-, ja kuorma-autoissa ovat hiilen hinnoittelu ja EU:n sitovien CO<sub>2</sub>-raja-arvojen kiristäminen. Myös tehtyjen vaikutusarvioiden perusteella hiilen hinnoittelun kustannustehokkuus päästövähennyskeinona oli kaikista suurin.

Ympäristöministeriö katsoo, että hiilen hinnoittelu ratkaisuisissa tulisi olla mukana päästökauppajärjestelmän ja ajokilometreihin ja tieluokkiin perustuvan liikenneveromallin lisäksi kaikki muutkin vaihtoehdot (ml. verotus). Suomessa käytössä oleva nykyinen tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen hinnoittelujärjestelmä on käytännössä toimivaksi osoittautunut ja teknologianeutraali järjestelmä, jossa saastuttaja maksaa aiheuttamastaan ympäristöhaitasta. Ympäristöministeriö katsoo myös, että kokonaan uudenlaisen päästökauppajärjestelmän luominen saattaisi viedä aikaa, jolloin tavoitteiden pidemmän aikavälin kustannustehokkuus voisi vaarantua ja hiilen hinta muodostua kohtuuttoman korkeaksi lähempänä tavoitevuosia. Lisäksi fossiilisten polttoaineiden kysynnän hintajousto vie toimiakseen aikaa, koska lyhyen aikavälin

kysynnänhintajousto on tutkimusten mukaan pientä, mutta pitkällä aikavälillä teknologian kehittyessä mahdollisesti hyvinkin suurta.

## Oikeudenmukaisuus

Aalto-yliopiston tekemän vaikutusten arvioinnin perusteella pienituloiset kotitaloudet kuluttavat polttoainetta ja tuottavat henkilöautoilun päästöjä merkittävästi vähemmän kuin suurituloiset kotitaloudet kaikkialla Suomessa. Merkittävin selittävä tekijä polttoaineen kulutukselle on ajetut kilometrit, eikä esimerkiksi käytetty ajoneuvoteknologia (g/km). Kun tarkastellaan polttoaineen hankintaan menevää osuutta käytettävistä olevista tuloista vuosittain, havaitaan kuitenkin, että kaikkein pienituloisimmilla kotitalouksilla hankintaan menevä osuus tuloista on selvästi suurempi kuin keski- ja suurituloisilla, mutta näiden pienituloisten kotitalouksien lukumäärä on pieni. Kaikkein pienituloisimmille kotitalouksille voitaisiin kompensoida polttoaineen hinnannoususta aiheutuvat haitat pienellä osuudella koko hinnoittelumekanismiin tuottokertymästä.

Ympäristöministeriön näkemyksen mukaan vaikutusten arvioinnissa tutkitut oikeidenmukaisuusnäkökulmat koskevat kaikkia hiilen hinnoittelumekanismeja, joten sen perusteella ei ole poissuljettua etteikö oikeidenmukaisuusnäkökulmia voitaisi ottaa huomioon kaikissa eri hiilen hinnoittelumekanismeissa.

Ympäristöministeriö katsoo, että tulevien EU-tasolla tehtävien taakanjakosektoria ja erityisesti liikennettä koskevien päätösten huomioon ottaminen on erittäin kannatettavaa. Ympäristöministeriö kuitenkin korostaa, että liikenteen päästövähennystavoitteita ja keinoja koskevien lopullisten päätösten toteutuminen EU –tasolla saattaa viedä hyvinkin kauan aikaa, varsinkin jos muutokset ovat suuria. Tässä tapauksessa Suomen tulisi edetä kansallisten päätösten tekemisessä jo ennen kuin lopullista varmuutta EU-lainsäädäntökehikosta on saatavilla, jotta Suomen kunnianhimoinen hiilineutraalisuustavoite voidaan saavuttaa.

Ympäristöministeriö toteaa, ettei sillä ole muuta huomautettavaa luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Ylijohtaja Leena Ylä-Mononen

Erityisasiantuntija Ville Laasonen

Ylä-Mononen Leena  
YM

Laasonen Ville  
Ympäristöministeriö