Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 20.9.2022 – VNS 6/2022 vp

Valtioneuvoston selonteko Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja lausuu kansallisesta ilmasto- ja energiastrategiasta valiokunnalle seuraavaa.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt lasketaan osaksi taakanjakosektorin päästöjä, ja liikenteen päästövähennystoimet on linjattu osana taakanjakosektorin keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa (KAISU). Kansallinen ilmasto- ja energiastrategia sisältää lisäksi muutamia liikennettä koskevia toimia, joita ei ole mukana KAISUssa. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että toimenpiteet KAISUssa ja ilmasto- ja energiastrategiassa ovat keskenään linjassa ja täydentävät toisiaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota erityisesti seuraaviin kohtiin:

Luku 2.2 Uusiutuvan energian edistäminen

Luvussa 2.2 ehdotetaan uudeksi linjaukseksi, että uusiutuvia liikennepolttoaineita edistetään jatkossakin ensi sijassa jakeluvelvoitteella. Lisäksi pyritään ohjauskeinoilla ja erityisesti tukiohjelmilla edistämään uusien raaka-aineiden ja tuotantoteknologioiden kaupallistamista sekä huolehditaan riittävistä t&k –varoista.

Myös liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että jakeluvelvoite on ensisijainen väline uusiutuvan energian käytön kasvattamiseksi liikennesektorilla. Ministeriö pitää valitettavana, että jakeluvelvoitelain tasoa alennetaan määräaikaisesti vuosina 2022 ja 2023 ja muistuttaa, että kiristyvälle jakeluvelvoitteen uralle palaaminen mahdollisimman pian on välttämätöntä liikenteen kumulatiivisten päästövähennysten varmistamiseksi. **Ministeriö muistuttaa myös, että KAISUssa on linjattu, että liikenteen biopolttoaineiden jakeluvelvoite nostetaan 34 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Toimenpide on välttämätön, jotta liikenteen päästöt saadaan puolitettua vuoteen 2030 mennessä.** Sama toimenpide on mukana ilmasto- ja energiastrategiassa hallituskaudella jo aikaisemmin päätetyissä toimenpiteissä.

Luku 2.3 Vety ja sähköpolttoaineet

Luvussa 2.3 ehdotetaan uudeksi linjaukseksi, että vetyverkkojen ja siihen liittyvän infrastruktuurin kehittämiseen varaudutaan kansallisesti koordinoidusti ja EU:n

valmisteilla olevan kaasumarkkinalainsäädännön sääntelykehyksen ennakoiden. Lisäksi vedyn käyttöä liikenteessä, erityisesti raskaassa maantieliikenteessä ja vesiliikenteessä, pilotoidaan.

Sähköpolttoaineiden osuudeksi tavoitellaan 3 prosenttia kaikista liikennepolttoaineista vuoteen 2030 mennessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö kannattaa vedyn jakeluinfran rakentamista Suomessa sekä vedyn liikennekäytön pilottihankkeita. Ministeriö muistuttaa, että kesällä 2021 tullut komission ehdotus uudeksi asetukseksi liikenteen vaihtoehtoisia käyttövoimia ja niiden jakeluinfraa koskien (AFIR) sisältää vaatimuksia myös liikennevedyn jakeluasemille. Vedyn käyttö tullee yleistymään sekä tieliikenteessä (raskaassa kalustossa) että vesiliikenteessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö kannattaa myös 3 prosentin tavoitetta liikenteen sähköpolttoaineille vuonna 2030. Sähköpolttoaineille on tulossa tavoitteita myös komission kesällä 2021 antamasta FF55-paketista. Muun muassa uusiutuvan energian direktiiviehdotuksessa (REDIII) sähköpolttoaineille esitetään uutta, 2,6 prosentin vähimmäisosuusvelvoitetta. Myös aloitteet lento- ja meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotannon edistämiseksi (nk. FuelEU Maritime ja ReFuel Aviation –aloitteet) sisältävät minimivaatimuksia sähköpolttoaineiden käytölle lento- ja meriliikenteessä.

Ministeriö muistuttaa kuitenkin, että kuten kehittyneet biopolttoaineet, myös sähköpolttoaineet saattavat nostaa liikennepolttoaineiden hintaa merkittävässä määrin. **Tämä tulisi huomioida liikenteen polttoaineiden verotuksessa ja/tai muussa verotuksessa (kuten esimerkiksi yritysverotuksessa) siten, että näiden polttoaineiden käytön korkeampia kustannuksia voitaisiin kompensoida matalammalla verotuksella toisaalla.**

Luku 3.2.5 Taakanjakosektorin toimien kustannukset

Luvussa 3.2.5 mainitaan, että Fossiilittoman liikenteen tiekartan ensimmäisen vaiheen kustannukset kohdistuvat pääosin vuosille 2022–2026 ja ovat yhteensä noin 360 miljoonaa euroa. Vuositasolla uutta rahaa tarvittaisiin noin 100 miljoonaa euroa/vuosi vuosina 2022-2024. **Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että vuosille 2022-2023 saadun rahoituksen määrä on noin 133 miljoonaa euroa eli vähemmän, kuin tiekartassa arvioitu rahoituksen tarve. Liikenteen päästövähennystoimien rahoitusvaje estää tiettyjen toimenpiteiden toteuttamista ja vaikeuttaa siten päästövähennystavoitteen saavuttamista.**

Sama rahoitusvaje pätee myös valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman (Liikenne12) osalta. Liikenne 12 –suunnitelman toimenpiteillä tulisi varmistaa se, että kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä voitaisiin siirtyä pois nykyisestä autokeskeisestä järjestelmästä kohti kestävän liikkumisen järjestelmää. Ilman suunnitelmassa määriteltyä rahoitusta kestävän liikenteen toimenpiteet jäävät kuitenkin toteuttamatta ja liikennesuoritteen kasvun taittamiseen liittyvät päästövähennykset saavuttamatta.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole muuta huomautettavaa ilmasto- ja energiastrategiasta.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 4 Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi