

Asiantuntijalausunto ympäristövaliokunnan kuulemista varten 19.10.2023

Ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö

Aiheet: Vähäpäästöinen liikkuminen ja energiamurros

Lausunnon lähtökohtana on keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (Kaisu) vuodelta 2022 ja siinä määritellyt päästövähennystoimet valtion vuoden 2024 talousarvioesityksen kannalta. Kaisuun asetetut tavoitteet ja toimet koskevat erityisesti taakanjakosektorin vuoden 2030 50 %:n päästövähennystavoitetta sekä vuoden 2035 hiilineutraaliustavoitetta. Kaisuun toimeenpano on edelleen kesken eikä kaikille siinä määritellyille toimille ole vielä osoitettu tarvittavia määrärahoja. Taakanjakosektoria koskee EU:n asettamaa päästövähennysvelvoite, joka perustuu vuotuisiin kiintiöihin jaksolla 2021-2030. Kiintiöt pienenevät vuosi vuodelta mikä tarkoittaa, että päästövähennyksien tarve kasvaa ajan myötä.

Kaisuun näkökulmasta vähäpäästöinen liikkuminen koskee erityisesti liikennesektorin päästökehitystä ja päästövähennystoimia. Liikennesektorin osuus koko taakanjakosektorin päästömäärästä on miltei 40 %. Kaisuun sisältyy liikennesektorin osalta laaja kokonaisuus erilaisia toimia jotka pitkälti perustuvat fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisiin toimiin. Sen lisäksi on myös otettu huomioon kiristynyt jakeluvelvoite sekä EU:n uuden päästökaupan vaikutukset päästökehitykseen. EU:n uusi päästökauppa alkaa kuitenkin vasta aikaisintaan vuonna 2027. Erityisesti jakeluvelvoite on nyt uuden hallituksen ohjelman mukaan kehittymässä eri tavalla lähivuosina kuin Kaisuun on oletettu. Lisäksi ensi vuodeksi esitetty polttoaineverotuksen kevennys heikentää liikennesektorin päästöohjausta.

Liikennesektorin päästökehitys riippuu tällä hetkellä jakeluvelvoitteen kehittymisen lisäksi erityisesti sähköistymistahdista sekä autokannan uudistumisesta. Myös liikennesuoritteiden kehitys on olennainen tekijä päästöjen kannalta. Budjettiesitykseen ei sisälly uusia määrärahoja hankintatuille eikä esim. uusien romutuskampanjoiden rahoitusta. Myös kävelyn ja pyöräilyn edistämisen, jakeluinfraan sekä joukkoliikenteen tukemisen määrärahat pienenevät. Positiivista on kuitenkin se, että sähköautojen osuus myytävistä uusista autoista on kasvanut nopeasti. Myös EU:n tiukentuvat päästönormit sekä henkilöautoliikenteen että raskaan liikenteen sektorilla vauhdittavat kehitystä.

Energiamurros vaikuttaa selvästi enemmän päästökauppasektorin kuin taakanjakosektorin päästökehitykseen. Energiamurroksen osalta voidaan YM:n sektorilla nostaa esiin RePowerEU-kokonaisuus joka on komission laatima kokonaispaketti Venäjän hyökkäyssodan aiheuttamien energiamarkkinoiden ongelmien lieventämiseksi. YM:n hallinnonalalla tähän kokonaisuuteen kuuluu kaksi pääteemaa: Luvituksen sujuvoittaminen sekä puhtaan energiajärjestelmän siirtymä. Luvituksen sujuvoittamiseen kuuluu esim. yhden luukun periaatteen kehittäminen mutta myös digitalisaatiota sekä lainsäädännön kehittämistä. Puhtaan energian siirtymä tarkoittaa laajaa hankekokonaisuutta jossa on tarkoitus luoda näkemys puhtaan energian ratkaisukeinoista, vaikutuksista sekä haasteista ja mahdollisuuksista. Hanketta viedään eteenpäin Syken johtamassa konsortiossa.

Avustukset öljylämmityksestä luopumiselle loppuvat vuonna 2024. Tämä koskee sekä asuinrakennuksia että kuntien omistamia öljylämmitteisiä rakennuksia. Myöskään asuinrakennusten energia-avustuksille ei myönnetä uutta määrärahaa. Uuden rakennusten energiatehokkuusdirektiivin toimeenpano tulee myös edellyttämään uusia politiikkatoimia. Kotitalousvähennys on edelleen käytettävissä tähän tarkoitukseen.

Energiamurrosta vauhditetaan tuntuvasti myös Suomen kestävän kasvun ohjelmalla, jonka rahoitus jatkuu vielä. Ns. RFF-rahoilla voidaan tukea sähköistymistä, vähähiilisyyttä sekä energiatehokkuuden parantamista erityisesti teollisuussektorilla.