

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 273/2019 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen hallituksen päästövähennystavoitteista

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimitannut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Saara-Sofia Sirénin /kok ym. näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 273/2019 vp:

Paljonko hallituksen nyt esittelemät toimet vähentävät Suomen kokonaispäästöjä ensi vuonna,

miksi hallitus ei leikkaa turpeen veroetua ja

miksi haitallisiin yritystukiin ei uskallettu puuttua tässä budjetissa?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Yleistä

Hallitus antoi kesäkuussa 2019 ilmastolain mukaisen vuosikertomuksen eduskunnalle. Kertomuksessa tarkastellaan ilmastopolitiikan toimeenpanoa ja politiikkatoimien vaikuttavuutta erityisesti päästökaupan ulkopuolella eli ns. taakanjakosektorilla. Esitetyn arvion mukaan Suomi on todennäköisesti saavuttamassa taakanjakosektorille jaksolle 2013-2020 Euroopan Unionin 40 prosentin tavoittamiseksi asetetun päästövähennysvelvoitteen. Päästökehityksessä esiintyy vuotuista vaihtelua, mutta velvoitteen saavuttamisen kannalta ratkaisevaa on, että pysytään koko kaudelle asetetun päästökiintiön puitteissa. Voimassa olevan nykytoimien päästöskenaarion mukaan päästöt alenevat taakanjakosektorilla vuonna 2020 tasolle 28,8 Mt CO₂-ekv.

Ilmastolain mukainen keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma (KAISU) on laadittu EU:n ilmastolainsäädännön velvoitteiden täyttämiseksi. Vuonna 2017 valmistuneeseen KAISUun sisältyy runsaasti uusia päästövähennystoimia kaikilla päästökaupan ulkopuolella olevilla sektoreilla, joista kaikkia ei ole vielä toimeenpantu. Ratkaisevassa asemassa on liikenteen päästöt ja niiden puolittaminen vuoteen 2030 mennessä. Kokonaisvelvoitteen kannalta on kuitenkin välttämätöntä, että päästövähennyksiä tehdään kaikilla sektoreilla. Vuoden alusta on tullut voimaan lämmityspolttoaineiden veronkorotus, joka vaikuttaa sekä rakennusten lämmitykseen että työkohteiden päästöihin. Toinen tuore esimerkki KAISUn toimeenpanon etenemisestä on työkohteiden päästöjen vähentämisestä lokakuussa 2019 solmittu ympäristöministeriön ja Teknisen Kaupan Liiton välinen Green Deal-sopimus. Myös liikennesektorilla on toimeenpantu useita päästövähennystoimenpiteitä, joilla on vaikutusta jo ennen vuotta 2021. Tällaisia ovat esimerkiksi tuet

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 273/2019 vp

liikennesähkön ja –kaasun jakeluinfrastruktuurin rakentamiseen, sähköautojen hankintatuki, konversiotuki vanhojen autojen muuttamiseksi etanoli- ja kaasukäyttöisiksi, romutuspalkkio jne.

Politiikkatoimien vaikuttavuuden arviointi on haastavaa. Vaikuttavuuden arviointia on yritetty kehittää viime vuosina mutta edelleen siihen liittyy huomattavaa epävarmuutta. Toimien välillä on kuitenkin tässä suhteessa eroja. Esimerkiksi nestemäisiä polttoaineita koskevan jakeluvelvoitteen päästövähennysvaikutus on arvioitavissa selvästi tarkemmin kuin samoihin polttoaineisiin kohdistuvan verotuksen vaikutukset päästökehitykseen. Kokonaisuutena politiikkatoimien vaikuttavuuden arvioinnit ovat kuitenkin luonteeltaan varsin karkeita. Biopolttoaineen jakeluvelvoite on esimerkki toimesta, jonka päästövaikutus voimistuu velvoitteen tiukentuuksessa asteittain. Yksittäisen politiikkatoimen vaikuttavuuden arvioinnissa onkin usein mielekäästä tarkastella myös pidempää ajanjaksoa kuin yksittäistä vuotta.

Vuonna 2020 käynnistyy uuden energia- ja ilmastostrategian sekä seuraavan KAISUn valmistelu. Siinä yhteydessä tullaan tarkastelemaan uusia päästövähennyskeinoja ja niiden vaikuttavuutta myös vuoden 2035 hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi.

Seuraavassa esitetään nyt valmisteltavana tai käsiteltävänä olevia politiikkatoimia, joilla voidaan vaikuttaa päästökehitykseen jo ensi vuodesta lähtien. Näiden toimien yhteisvaikutusta ei ole tässä yhteydessä yritetty arvioida. Käytettävissä oleva tietopohja ei ole siihen tarkoitukseen riittävä.

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta HE 66/2019 vp

Esitys on jo annettu eduskuntaan. Kyse on liikennepolttoaineverojen korottamisesta sekä bensinin että dieselin osalta. Veronkorotukset tulisivat voimaan elokuun alusta 2020.

Esityksessä todetaan, että ehdotetuilla muutoksilla olisi myönteinen vaikutus päästökaupan ulkopuolisen liikennesektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Lyhyellä aikavälillä ehdotettujen veronkorotusten arvioidaan vähentävän bensiinikäyttöisten henkilöautojen polttoaineen kulutusta noin 1,2 prosenttia ja dieselikäyttöisten henkilöautojen kulutusta noin 1,4 prosenttia verrattuna tilanteeseen, jossa veronkorotuksia ei tehdä. Liikennesektorin päästöjen arvioidaan siten vähentyvän noin 0,7 prosentilla. Arviot perustuvat oletukseen veronkorotuksen täydellisestä läpimenosta hintoihin sekä bensiinin lyhyen aikavälin kysynnän hintajouston arvoon -0,27 (Levin ym. 2017: High Frequency Evidence on the Demand for Gasoline). Hyötyliikenteen polttoaineen kysynnän on oletettu olevan lyhyellä aikavälillä täysin joustamatonta.

Veronkorotuksen pidemmän aikavälin vaikutusarviointiin polttoaineiden kysyntään ja siten liikennesektorin hiilidioksidipäästöihin liittyy merkittävästi suurempaa epävarmuutta. Pidemmän aikavälin vaikutusten voidaan kuitenkin olettaa olevan lyhyen aikavälin vaikutuksia suurempia, sillä pidemmällä aikavälillä kuluttajilla ja yrityksillä on enemmän mahdollisuuksia sopeutua veromuutoksiin. Jos esimerkiksi sähköautoista on tulossa kilpailukykyinen vaihtoehto laajalle käyttäjäjoukolle, veronkorotuksen vaikutus polttoaineiden kysyntään voi olla merkittävää.

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 273/2019 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja laiksi maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitysluonnos on juuri palannut lausuntokierrokselta, jonka pohjalta esitystä viimeistellään ja annetaan eduskunnalle. Esityksessä on mm. kyse sähköautoilun vauhdittamisesta sen edellyttämän latausinfraan rakentamisen avulla. Liikenteen sähköistyminen nähdään yleisesti keskeisenä keinona vähentää liikenteen aiheuttamia päästöjä. Kehityksen vauhdittamiseksi on kuitenkin tarpeen laajentaa sähköautojen latausmahdollisuuksia nopealla aikataululla. Esityksessä todetaan, että ladattavien autojen ympäristövaikutuksia arvioidaan yleensä kasvihuonekaasupäästöjen muutoksen perusteella. Nykyisen sähköhenkilöauton, jolla keskimääräinen kulutus on 20 kilowattituntia/100 kilometriä, hiilidioksidipäästö on Suomessa noin 20–40 grammaa/kilometri. Tämä on noin kolmasosa energiatehokkaan vähäpäästöisen bensiini- tai dieselmoottorisen henkilöauton päästöistä, joka on noin 100 grammaa/kilometri.

Motivan selvityksen mukaan ladattavien autojen päästövähennäminen kasvaa vuosina 2020–2029 siten, että vuonna 2029 se olisi noin 0,5 miljoonaa tonnia hiilidioksidia, perusuran mukaisilla sähköautojen määrillä. Muita ympäristövaikutuksia, kuten esimerkiksi terveydelle haitallisia pako-kaasupäästöjä (häkä, hiilivedyt, typen oksidit ja hiukkaset) ja melupäästöjä ei ole arvioitu, vaikka ladattavien autojen yleistyminen niitä vähentää. Myöskään kiinteistöjen ulkopuolisen latausinfraan rakentamista ei arvioitu.

Valtioneuvoston asetus asuinrakennusten energia-avustuksista vuosille 2020–2022

Ympäristöministeriössä on valmisteltavana asetus asuinrakennusten energia-avustuksista. Avustuksia myönnettäisiin asuinrakennusten energiatehokkuutta parantaviin korjaushankkeisiin, yhteensä 20 miljoonaa euroa vuonna 2020 ja 40 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2021–2022. Avustuksia korjaushankkeisiin on tarkoitus myöntää vuoden 2020 alusta. Avustuksen tavoitteena on energiatehokkuuden parantaminen ja päästöjen vähentäminen.

Asetusluonnoksessa on pyritty arvioimaan avustuksen ympäristövaikutuksia. Mikäli tuki jaetaan 20 milj.€/2020, 40 milj.€/2021 ja 40 milj.€/2022 niin tuella arvioidaan saavutettavan 720 000 MWh kumulatiivinen säästö vuoteen 2023 mennessä. Säästö olisi lämmitysenergian kulutuksesta 1,4 prosenttia. Kasvihuonekaasujen määrän arvioidaan vähenevän 143 000 t CO₂, joka olisi lämmitysenergian päästöistä 2,4 prosenttia. Myös kasvihuonekaasujen arvioitu vähenemä on kumuloituvaa vuoteen 2023 mennessä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Osana valtioneuvoston hyväksymää kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa toteutetaan valtion ja kuntien yhteinen investointiohjelma, jonka hankkeilla parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Edistämishjelma on osa kansallisen energia- ja ilmastostrategian toteuttamista.

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 273/2019 vp

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen esitetään vuoden 2020 talousarviossa 24,5 miljoonaa euroa, josta valtion verkolla tapahtuviin toimenpiteisiin 10 miljoonaa ja kuntien avustuksiin 14,5 miljoonaa euroa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kokonaisuudesta ei ole vielä käytettävissä päästövähennysarviota.

Maankäyttösektorin ilmastotoimenpidekokonaisuus

Vuoden 2020 talousarvioesitykseen sisältyy n. 20 M€ määräraha maankäyttösektorin ilmastopolitiikan vahvistamiseksi. Määrärahan suunnittelu on käynnissä maa- ja metsätalousministeriössä. Kyse on laajasta toimenpidekokonaisuudesta, joka koskee maataloutta, metsätaloutta ja muita maankäyttöluokkia. Maankäyttösektorin ilmasto-ohjelma valmistuisi suunnitelmien mukaan vuonna 2021 mutta toimien käynnistäminen voi alkaa jo vuonna 2020.

Toimenpidekokonaisuuden yleisenä tavoitteena on nielukehityksen vahvistaminen. Toimien vaikutuksista nielukehitykseen ei ole vielä käytettävissä arvioita.

Haitalliset yritystuet

Hallitus päätti, että ensimmäisessä vaiheessa yritystukien leikkaus toteutetaan poistamalla asteittain parafiinisen dieselöljyn veronalennus, 120 miljoonaa euroa.

Parafiinisen dieselin verotuen (5stn/l) on saanut sekä fossiilinen diesel että biodiesel. Veroalennus on myönnetty ns. energiasisältöverosta, ei hiilidioksidiverosta. Parafiinisestä dieselöljystä tällä hetkellä noin 4/5 on fossiilista alkuperää.

Autokannan pakokaasujen puhdistusteknologian kehittymisen ja ajoneuvokannan uudistumisen myötä parafiinisen dieselöljyn verotuki ei ole enää perusteltavissa saavutettavilla lähipäästöhyödyillä.

Yritystukien osalta jatkotyössä tavoitellaan ympäristö- ja ilmastovaikutukseltaan haitallisten tukien merkittävää leikkausta. Jatkotyön perusteella päätökset tehdään syksyllä 2020 ottaen huomioon myös vaikutukset työllisyyden, sosiaalisen oikeudenmukaisuuden ja aluetalouden näkökulmasta.

Turpeen veroetu

Hallitusohjelman mukaisesti ilmastotavoitetta palvelevan kestävän verotuksen tiekartan ensimmäinen vaihe valmistuu vuoden 2020 kehysriiheen mennessä. Energiaverouudistus ja sen osana ratkaistava turpeen verokohtelu käynnistyy keväällä 2020.

Turpeen energiakäyttö vähintään puolitetaan vuoteen 2030 mennessä. Energiaverotuksen kokonaisuudistuksen osana arvioidaan turpeen verotukseen tarvittavat muutokset, jotta turpeeseen liittyvä tavoite toteutuu.

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 273/2019 vp

Verotuksen valmistelussa haetaan ratkaisuja, jotka edistävät hallituksen ilmastotavoitteita taloudellisesti tehokkaimmin, nopeuttavat siirtymää pois fossiilisista polttoaineista ja jotka samalla täyttävät sosiaalisen oikeudenmukaisuuden vaatimukset.

Helsingissä 20.11.2019

Ympäristö- ja ilmastoministeri Krista Mikkonen