

Ympäristöbonusjärjestelmän lakkauttaminen

289/02.08.00/2025 Ympäristöbonusjärjestelmän lakkauttaminen

Hallitus 10.12.2025

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Yksikön päällikkö Ville Uusi-Rauva, etunimi.sukunimi@hsl.fi

HSL on vuodesta 2011 alkaen käyttänyt ympäristöbonusmallia päästöjen vähentämisen työkaluna. Ympäristöbonusta on maksettu bussiliikennöitsijöille toimenpiteistä, jotka vähentävät sopimustenmukaisen liikenteen päästöjä. Käytännössä tämä on tarkoittanut kaluston korvausinvestointeja vähäpäästöisempään kalustoon, päästöjä vähentävien puhdistuslaitteiston asentamisia ja biopolttoaineen käyttöä fossiilisen polttoaineen sijaan. Todellisuudessa suurimmat laskennalliset päästövähennykset on saatu biopolttoaineen käytöllä, sillä HSL-liikenteen bussikalusto on jo lähipäästöjen osalta hyvin vähäpäästöistä kaluston uusiutumisen ja siten paremman Euro-päästöluokan vuoksi. Näin ympäristöbonuksen hyöty on keskittynyt CO₂-päästöjen vähentämiseen.

Ympäristöbonukseen on käytetty rahaa keskimäärin 1,1 milj. euroa/vuosi, yhteensä viimeisten 14 vuoden aikana 14,72 milj. euroa. Päästövähennyksiä (CO₂) on tällä saatu yhteensä 169 500 tn CO₂. CO₂-päästötonnin arvoksi on näin ollen tullut 87 euroa/tn.

HSL:n bussiliikenteessä on tällä hetkellä käytössä pääasiassa päästöttömiä sähköbussseja (n. 46 % kalustosta) sekä Euro6-päästöluokan dieselbussseja. Sähköbussien määrän arvioidaan ylittävän 90 % tämän vuosikymmenen aikana. Koska dieselbussien määrä vähenee kovaa vauhtia, ympäristöbonukselle ei ole enää selkeitä perusteluja.

Biopolttoaineen käyttäminen dieselbussseissa laskee polttoaineen CO₂-elinkaari- ja lähipäästöjä huomattavasti, lähipäästöjä taas huomattavasti vähemmän. Lähipäästöjen osalta vähennys on reaalista, mutta hiilidioksidin osalta vähennys on vain laskennallinen, johtuen Suomen jakeluvelvoitejärjestelmästä. Käytännössä jokainen litra, jonka HSL ostaa puhdasta biopolttoainetta joukkoliikenteen käyttöön, vähentää biopolttoaineen käyttöä muualla Suomessa vastaavan määrän verran. Lopputulos biopolttoaineen käytön osalta on kansallisesti aina kunkin vuoden jakeluvelvoitteen verran. Näin ollen biopolttoaineen käyttö vähentää päästöjä vain ja ainoastaan HSL:n tekemässä joukkoliikenteen päästölaskennassa, mutta ei vähennä lainkaan hiilidioksidin määrää ilmakehässä.

HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2026-2028 (TTS) ympäristöbonukseen on varattu rahaa seuraavasti: 2,2 milj. euroa (2026); 1,0 milj. euroa (2027); 0 euroa (2028). Tiukasta taloudellisesta tilanteesta johtuen on paikallaan arvioida uudelleen ympäristöbonukseen käytettävän rahan tarkoituksenmukaisuutta, ottaen huomioon sen reaalinen nollavaikutus CO₂-päästöjen osalta. Esityksenä on, että ympäristöbonusjärjestelmästä luovutaan vuoden 2026 alusta ja päästöjen vähentämisessä keskitytään sähköbussien määrän lisäämiseen bussiliikenteessä.

Päätöksellä on seuraavat vaikutukset talouteen ja päästöihin:

- seuraavan TTS-kauden osalta HSL säästää yhteensä 3,3 milj. euroa (TTS)
- HSL:n joukkoliikenteen laskennalliset päästöt nousevat hieman vuonna 2026, mutta tällä ei ole reaalivaikutusta ilmakehän CO₂-päästöihin
- HSL ei tule pääsemään PKS omistajaohjauksen päästövähennystavoitteeseen (-90 % verrattuna vuoteen 2010) vuonna 2026

- HSL:n uudessa strategiassa 2026-2029 määriteltyyn päästötavoitteeseen (kokonaispäästöt -50 % vuonna 2029 verrattuna vuoteen 2024) tämä toimenpide ei vaikuta lainkaan ja tavoitteet ovat edelleen saavutettavissa.

Ehdotus

Hallitus päättää lakkauttaa ympäristöbonusjärjestelmän 1.1.2026 alkaen.

Päätös