

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Suomen velvoitteena on vähentää taakanjakosektorin päästöjä 50 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Nykytoimien päästövähennykset eivät riitä EU:n päästövelvoitteen saavuttamiseen, vaan lisätoimia tarvitaan 1,8 Mt CO₂-ekv:n verran. KAISU3 on esitetty kattava paketti lisätoimia, joista monet myös liittyvät Väyläviraston toimintakenttään, vaikka väylänpitoa ei erikseen nosteta suunnitelmassa esille.

Tavoitteiden saavuttamiseen liittyy useita epävarmuustekijöitä ja riskejä, joita on tunnistettu suunnitelmaluonnoksessa pääosin hyvin. Suunnitelman toimenpideohjelmassa esitetyt toimenpiteet ovat oikeansuuntaisia, mutta ne eivät ole yksinään riittäviä, jotta taakanjakosektorin päästötavoitteet voitaisiin saavuttaa. Lisätoimenpiteillä saadaan arviolta 0,6 Mt CO₂-ekv:n päästövähennys, minkä lisäksi on ajateltu hyödyntää aikaisempien vuosien ylijäämäyksiköitä ja käytössä olevia joustokeinoja, joihin liittyy epävarmuuksia. Jos toimenpideohjelman skenaario toteutuu ja ETS-jousto huomioidaan, taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite on vielä saavutettavissa.

Edellistä KAISUa laadittaessa lähtökohtana oli, että Suomi hyödyntää kertaluontoista joustoa (EST-jousto) ja maankäyttösektorin joustoa taakanjakosektorille (LULUCF-jousto) 2030 tavoitteen saavuttamiseksi. Nykytietojen perusteella on yhä todennäköisempää, että LULUCF-joustoa ei ole mahdollista hyödyntää, vaan maankäyttösektorin vaje siirtyy katettavaksi taakanjakosektorille. Maankäyttösektorin vajeen on arvioitu nousevan jopa noin 84 Mt CO₂ tai 110–115 Mt CO₂-ekv. tasolle, mikä on moninkertainen verrattuna koko taakanjakosektorin vuosittaisiin päästöihin.

Liikenne

Avovastaus

Suunnitelman taakanjakosektorin toimista Väylävirastoa koskevat erityisesti liikenteen päästövähennystavoitteet, jossa nykytoimet eivät ole riittäviä EU-lainsäädännössä asetettujen velvoitteiden saavuttamiseksi. Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde, joten sillä on merkittävä rooli sektorin päästövähennystavoitteen saavuttamisessa. Monet esitetyistä toimenpiteistä ovat tukimuotoisia, joten ne ovat riippuvaisia rahoituspäätöksistä. Väylävirasto haluaa korostaa toimien tärkeyttä ja kiireellisyyttä, jotta päästötavoitteet voidaan saavuttaa. Tavoite liikenteen päästövähennyksestä on viety osaksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (RRP), mikäli liikenteen päästöt eivät vuonna 2030 puolitu, on olemassa riski, että Euroopan komissio tulkitsee fossiilittoman liikenteen tiekartta -uudistuksen perutuksi. Jos uudistus katsottaisiin kokonaan perutuksi, voi siitä VM:n arvion mukaan seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetykset RRF-rahoituksessa.

Väylävirastolla on keskeinen ja sitoutunut rooli edistää omalta osaltaan liikennesektorin ilmastotavoitteiden saavuttamista. Väylävirasto edistää vuoden 2035 hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista ympäristöperiaatteidensa mukaisesti vähähiilisyyttä ja resurssiviisautta sekä elinkaarikestävyyttä edistävillä toimintamalleilla ja ratkaisuilla väyläsuunnittelussa, rakentamisessa ja väylänpidossa sekä näihin liittyvissä hankinnoissa ja omaisuudenhallinnassa.

Pitkällä aikavälillä liikenteen päästöt ovat vähentyneet, mutta vuonna 2024 päästöt kasvoivat. Liikenteen päästöjä kasvattaa jakeluvelvoitteen nousun määräaikainen maltillistaminen. Väylävirasto haluaa muistuttaa, että jakeluvelvoitteeseen liittyvät päätökset vaikuttavat välillisesti myös infrakantamisen ilmastovaikutuksiin. Nykyinen toimintamalli, jossa bioperäisen polttoaineen käytöllä hankinnoissa ei ole mahdollista tuottaa päästövähennyksiä kansallisella tasolla, on ongelmallinen ja vaikeuttaa infrarakentamisen vähähiilisyydestavoitteiden saavuttamista ja mm. päästöttömät työmaat -Green Dealin tavoitteisiin pääsyä.

Väylävirasto pitää kannatettavana EU:n sosiaalisen ilmaston rahaston kautta rahoitettavana lisätoimena esitettyä raskaan kaluston hankintatukia sähkö- ja vetykäyttöisten ajoneuvojen hankintaan mikroyrityksille. Näiden osalta olisi hyvä huomioida myös haastavien toimintaympäristöjen eli kaupunkiseutujen ulkopuolella toimivat mikroyritykset.

Väylävirasto suhtautuu myönteisesti henkilö- paketti- ja kuorma-autojen sekä työkoneiden kannan uusiutumisen vauhdittamiseen.

Maatalous

Avovastaus

-

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

Työkoneet

Avovastaus

Väylävirasto näkee, että uusien nolla- ja vähäpäästöisten työkoneiden sekä jakeluratkaisujen tuotekehityksen ja pilotoinnin demonstraatiotuki on kannatettava toimi, mutta käyttöympäristölistauksessa tulisi mainita myös väylärakentaminen. Olisi hyvä, jos myös esimerkiksi päästöjen seurantaan liittyvä kehitystyö mahdollistettaisiin tukikohteena, koska tämäntyyppiselle tuelle on tarvetta infra-alalla.

Työkoneiden EU-tason sääntelykehikko on kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen näkökulmasta kehittämätön. Väylävirasto pitää tärkeänä, että infra-alan toimijoita osallistettaisiin laajasti EU-tason vaikuttamiseen. Lisäksi yhtenäiset tavoitteet ja periaatteet päästövähennysten todentamiseen ja tavoitteiden seurantaan ja raportointiin olisi tärkeää luoda. Tämän osalta on mahdollista hyödyntää jo olemassa olevia hyviä toimintamalleja ja tehdä yhteistyötä muiden maiden kanssa, erityisesti Pohjoismaisen yhteistyön merkitys on keskeinen.

Suunnitelmassa mainittu yhteistyö Päästöttömien työmaiden Green Deal -sopimuksen kanssa ja vähäpäästöisyyttä edistävien kriteerien yhteiskehittäminen, markkinatilannetiedon sekä hankintayksiköiden tarpeiden välittäminen markkinavuoropuhelulla on kannatettavaa. Väylävirasto muistuttaa, että kehittämisessä olisi tärkeää varautua myös asiaa edistäviin toimiin, joilla mm. koneiden saatavuuden ja latausinfraan kattavuuden haasteita voitaisiin poistaa sopimuskumppaneiden yhteisesti sopimilla toimenpiteillä.

Suunnitelmassa todetaan, että työkonealalta puuttuu yhteinen, kokoava näkemys työkoneiden puhtaan siirtymän edistämisestä pitkäjänteisesti ja johdonmukaisesti. Tämä on myös alan toimijoiden huoli, ja koskee myös laajemmin infra-alan vähähiilisyyttä ja elinkaarikestävyyttä edistävien toimien strategista ohjausta, jossa vastuut jakautuvat usealle eri ministeriölle.

Väylävirasto näkee kannatettavana, että ilmastosuunnitelmassa esitetty tavoite työkoneiden päästölaskennan, politiikkatoimien vaikutusten arvioinnin ja skenaarioiden laatimisen kehittämisestä etenisi. Väylävirasto kannattaa myös vuonna 2025 käyttöönotetun LIIKE-päästölaskentajärjestelmän työkoneiden päästöinventaariolaskennan kehittämistä.

Lisäksi suunnitelmassa ehdotetut toimet työkonealan yhteistyöryhmän perustamisesta ja tiekarttatyön aloittamisesta sekä Vähäpäästöiset työkoneet -koulutuskokonaisuuden kehittämisestä ovat kannatettavia.

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

Väylävirasto näkee, että kuntien ja alueiden ilmastotyö -osiossa olisi hyvä mainita vielä väylähankkeet ja tuoda esiin Väyläviraston rooli yhtenä toimijana. Väylävirasto osallistuu liikennejärjestelmäsunnitteluun ja liikenneverkkojen toimenpiteiden valmisteluun sekä maankäytön yhteistyöhön väylänpidon asiantuntijana ja väyläomaisuuden haltijana. Virasto osallistuu myös liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman laatimiseen ja alueelliseen liikennejärjestelmäsunnitteluun maakuntien liittojen, kuntien, kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden kanssa. Näin ollen Väylävirastolla on keskeinen ja sitoutunut rooli edistää omalta osaltaan liikennesektorin ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Väylävirasto haluaa myös muistuttaa, että valtion alueellisen ilmastotyön koordinoinnilla on keskeinen merkitys meneillään olevassa valtion aluehallinnon uudistuksessa. Suunnitelmassa on todettu, että uusien virastojen ilmastotyön resursointi ja tarkemmat määrittelyt ovat vielä valmistelussa. Väylävirasto näkee, että jo tähän mennessä tehtyä hyvää työtä ilmastotyön valmistelun osalta tulisi jatkaa ja selkeyttää vastuuta eri toimijoiden kesken toimeenpanon varmistamiseksi.

Kuntien ja alueiden ilmastotyön vauhdittamisen toimissa on tunnistettu toimen kattavien, yhtenäisten ja maksuttomien päästötyökalujen jatkuvuuden, päivityksen ja rahoituksen varmistaminen. Infra-alan näkökulmasta on tärkeää, ettei lähdetä rakentamaan päällekkäisiä työkaluja vaan hyödynnetään jo tehtyä kehitystyötä. Infra-alalta on mahdollista hyödyntää referenssinä infrarakentamisen vähähiilisyyden arviointimenetelmää ja päästötietokantaa.

Suunnitelmassa on esitetty edistettävän kuntien, maakunnan liittojen ja valtion aluehallinnon ilmastotyötä ja ilmastoyhteistyötä. Ilmastoyhteistyön osalta olisi hyvä mainita myös valtion virastot,

ml. Väylävirasto. Yhteistyössä olisi tärkeää keskittyä konkreettisiin toimenpiteisiin ja hyödyntää jo olemassa olevia työkaluja ja toimintamalleja.

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

Väylävirasto ehdottaa, että kiertotalouden toimenpiteisiin lisätään elinkaarikestävyyden edistäminen. On kannatettavaa, että käyttöön otetut resurssit pidetään kunnossa ja käytössä mahdollisimman pitkään. Tämä liittyy myös laajemmin politiikkatoimiin, joilla voisi sanktioida lyhytikäisiä ratkaisuja ja tukea käyttöiän pidentämiseen tähtääviä toimia. Esimerkiksi osana vähähiilisten tuotteiden ympäristömerkintöjen kehittämistä voisi kiinnittää enemmän huomiota myös elinkaarikestävyyteen ja käyttöikään. Infran osalta yleisesti rakennusmateriaalien ympäristötuoteselosteiden laatimista tulisi tukea.

Kiertotalouspalveluiden ohjauskeinojen kehittämisessä tulisi huomioida myös väylärakentamisen tarpeet. Tässä pohjoismainen yhteistyö ja esimerkiksi infran avoimen päästötietokannan laajentaminen pohjoismaiseksi voisi olla yksi kehittämistoimenpide, joilla tuetaan yhtenäisempää pohjaa infrarakentamisen vähähiilisyyden arviointiin ja päästövähennysmahdollisuuksien ja hyvien käytäntöjen jakamiseen pohjoismaisilla markkinoilla, joka luo edellytyksiä laajentaa toimintaa uusille markkinoille myös suomalaisille infra-alan toimijoille

Julkiset hankinnat

Avovastaus

Suunnitelman julkisia hankintoja koskevat linjaukset ja tavoitteet vaikuttavat kokonaisvaltaisesti Väylävirastonkin toimintakenttään, ja olisi tärkeää, että infra-alan erityispiirteet, haasteet ja mahdollisuudet huomioitaisiin paremmin.

Väylävirasto on osallistunut julkisten hankintojen strategiset ekologiset tavoitteet – hankkeen valmisteluun yhtenä hankintayksikkönä osallistumalla asiantuntijaryhmään ja sen alatyöryhmiin hankkeen toimikauden aikana. Väylävirasto pitää kannatettavana laatia merkittäville hankintakategorioille kansallisia strategisia tavoitteita. Samaan aikaan Väylävirasto on pitänyt valmisteluvaiheessa tärkeänä kiinnittää huomioita myös erilaisiin valmiuksiin, esteisiin ja mahdollisuuksiin tavoitteiden saavuttamiseksi ja tuonut esiin toimenpiteiden tärkeyttä, joilla tavoitteisiin päästään. Vaikka strategiset julkiset tavoitteet ovat kansallisia tason mittareita eikä sellaisenaan hankintayksiköjä sitovia, hankintayksiköt Suomessa vastaavat käytännötoimenpiteistä hankinnoissaan, joilla tavoitteisiin päästään. Väylävirasto pitää tärkeänä konkreettisia toimenpiteitä tavoitteiden saavuttamiseksi.

Väylävirasto pitää tärkeänä, että julkisten hankintojen strategiset ekologiset tavoitteet tukisivat kustannustehokkaiden ja vaikuttavien toimenpiteiden edistämistä julkisissa hankinnoissa, mutta eivät toisi hankintayksiköille merkittäviä uusia velvoitteita, vaan tukeutuisivat hankintayksiköiden nykyisiin prosesseihin ja niiden kehittämiseen, esimerkiksi hankintaohjelmiin kirjattavien

tavoitteiden kautta. Ilmastovaikutusten arvioinnin kehittäminen osana väylähankkeiden vaikutusarviointia tukee vaikuttavien päästövähennystoimenpiteiden tunnistamista, ja hankkeen edetessä hankintaan tulisikin ensisijaisesti varmistaa, että ilmasto- ja elinkaarikestävyyttä, kiertotaloutta ja luontoarvoja tukevat toimenpiteet on tunnistettu ja kirjattu suunnitelmiin, ja tunnistettujen toimenpiteiden toteuttamisesta ja seurannasta on sovittu osana hankintaa. Lisäksi voidaan määritellä esim. lisätoimia tukevia kannustinmalleja. Vähäpäästöisten investointien rahoittamiseen tulisi luoda paremmat edellytykset. Väylärakentamisessa merkittävä osa päästöistä muodostuu betonituotteista ja teräksestä, ja tällä hetkellä vähäpäästöisiä tai hiilineutraaleja teknisesti soveltuvia materiaaleja ei ole riittävästi saatavilla tai niiden hinta on liian korkea, jotta niiden laajamittainen hyödyntäminen olisi mahdollista.

Väylävirasto muistuttaa, että hiilineutraaliutta ja kiertotaloutta tukevien tavoitteiden asettamisessa julkisissa hankinnoissa tulee lisäksi huomioida elinkaarinäkökulma, jotta vältytään osaoptimoinnilta. Ratkaisuissa on huomioitava koko elinkaari. Lisäksi mm. kuljetukset ja materiaalin hyödyntämisen edellyttämät käsittelyt tulee huomioida osana materiaalin tai rakenteen elinkaaren päästöjä. Resurssiviisautta ja vähähiilisyyttä tulisi tarkastella rinnakkain ja kehittää toimintamalleja, joilla tehostetaan uusio- ja kierrätysmateriaalien hyödyntämistä mahdollisimman lähellä syntypaikkaa, jolloin kuljetusmatkojen aiheuttama kuormitus vähenee. Omaisuudenhallinnan toimintamallien kehittäminen ja esimerkiksi tietomallien kehittäminen tukemaan rakenteiden ominaisuus- ja materiaalitiedon hallintaa olisi tärkeää nostaa esille.

Muut poikkisektorit

Avovastaus

Väylävirasto pitää tärkeänä, että kuntien ilmastotoimien ohella huomioidaan myös valtion toimet, mukaan lukien väylänpito.

Väylävirasto pitää kannatettavana tutkimus- ja innovaatiotoiminnan rahoittamisen, cleantech-investointien vauhdittamisen ja ilmastorahoituksen vaikuttavuuden edistämisen mm. vaikuttavimpien ilmastotoimien tunnistamisella ja tukemisella (esim. ACE-hankkeen kautta). ACE-hankkeessa laadittavassa työkalussa rahoitettavien hankkeiden ilmastovaikutusten arviointiin tulisi huomioida esimerkiksi EU:n taksonomiakriteerit, niiden kehittämistarpeet ja muut kansainväliset vihreän rahoituksen mekanismit, jotta arviointi tukisi mahdollisimman hyvin myös näiden instrumenttien hyödyntämistä eikä luoda rinnakkaisia järjestelmiä. Infra- ja väylähankkeiden erityispiirteet ja arvioinnin kehittämistarpeet julkisten toimijoiden näkökulmasta tulisi huomioida osana edellä mainittua selvitystä.

MAL-sopimukset

Väylävirasto on MAL-sopimuksissa yksi valtion sopijaosapuolista. MAL-sopimusten valmistelussa voisi huomioida kestävää ja vähäpäästöistä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää tukevien investointien priorisointi ja MAL-sopimukseen viedyt aluekohtaiset ilmastotavoitteet.

Ilmastorahoitus

AFIR-asetuksesta todetaan, että Suomelle asetettujen velvoitteiden täyttämättä jäämisestä seuraa sanktio. TEM:n arvion mukaan asetuksen edellyttämä tavoite raskaan liikenteen latausasemista ei toteudu, sillä AFIR edellyttää vähintään tuplamäärää siihen verrattuna, mitä nykytuilla arvioidaan toteutuvan. Latausinfra edistäminen ja hankintatuki vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttäville kuorma-autoille ovat toimia, joilla on korkea vaikuttavuus mutta joiden rahoitustilanne on heikko. Väylävirasto toteaa, että niiden edistäminen ilmastorahoituksella on kannatettava lisätoimi, samoin kuin yleisestikin infra-alan vähähiilisyttä tukevien investointien edistäminen ilmastorahoituksella ja esim. sosiaalisen ilmastorahaston kautta näitä voisi kohdentaa myös taajamien ulkopuolelle.

Väylävirasto pitää myös tärkeänä, että liikennesektorin toimista väylien kunnossapitoon panostamista edistetään edelleen, jotta kunnossapitotoimia voidaan jatkossa tehdä elinkaarikestävästi ja oikea-aikaisesti. Oikea-aikaiset kunnossapitotoimet pidentävät väyläinfra elinkaarta ja vähentävät pitkällä tähtäimellä laajojen peruskorjausten tai rakenteiden laajojen uusimisten tarvetta väyläverkolla.

TKI-tukea tulisi kohdentaa riittävästi myös infrasektorin päästövähennysten vauhdittamiseen ja uusien vähähiilisten ratkaisujen pilotointiin. Suunnitelmassa todetaan, että liikennesektorilta odotetaan merkittäviä päästövähennyksiä, ja sektorin ilmastotoimet ovat usein riippuvaisia rahoituksesta -infrarakentaminen tulisi olla tässä kokonaisuudessa paremmin huomioitu

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

Vaikutusten arvioinnin osalta olisi hyvä huomioida, että tukien kohdentuminen esimerkiksi vain kaupunkiseuduille voi entisestään vaikeuttaa infra-alan haastavien toimintaympäristöjen kilpailutilannetta ja lisätä pitkällä tähtäimellä sosiaalista eriarvoisuutta, sekä asettaa alan toimijoita keskenään eriarvoiseen asemaan. Myös infra-alalla tulisi tunnistaa erityisesti haavoittuvassa asemassa olevien toimijoiden ja haastavien toimintaympäristöjen tarpeet erityiselle tuelle mm. vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönoton (mm. latausinfra tukemiseen) ja vähäpäästöisten työkalujen demo- ja hankintatukien osalta.

Muita huomioita

Avovastaus

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty liikennesektorin keskeisiä säädöksiä. Väylävirasto pitää tärkeänä, että liikennesektori nähtäisiin ja huomioitaisiin laajemmin kuin vain liikenteen päästöinä. Jo esitettyjen keskeisten säädösten lisäksi olisi hyvä huomioida myös väylähankkeiden suunnittelua ohjaava lainsäädäntö, YVA-lainsäädäntö, TEN-T asetus, taksonomialainsäädäntö, rakentamisen ja alueidenkäytön lainsäädäntö, julkisten hankintojen ohjaus, luonnonvarojen käyttö ja kiertotalous.

Suunnitelmassa käydään läpi laajasti myös kansainvälistä toimintaympäristöä, monenkeskisiä sopimuksia ja aloitteita sekä EU:n ilmastopolitiikkaa ja taakanjakoa koskevaa sääntelyä. Väylävirasto pitää tärkeänä, että suunnitelmassa huomioitaisiin myös näiden lisäksi EU:n taksonomialainsäädännön vaatimuksia ja vaikutuksia. Kestävän ilmastorahoituksen tueksi laaditut kriteerit linkittyvät useisiin suunnitelmassa esitettyihin politiikkatoimiin ja myös EU-rahoitusmahdollisuuksiin. Näitä liityntäpintoja ja vaikutuksia pidemmällä tähtäimellä väylänpitoon ja erityisesti EU-tukikelpoisten väylähankkeiden rahoitusmahdollisuuksien edistämiseen tulisi nostaa paremmin esille. Valtion politiikkatoimilla voidaan merkittävästi edistää myös infra-alan toimijoiden taksonomiakelpoisuutta ja väylähankkeiden vihreän rahoituksen hyödyntämismahdollisuuksia.

Suunnitelmaluonnoksessa ei käsitellä infrarakentamista omana kokonaisuutenaan, vaan se pirstoutuu useiden alakokonaisuuksien alle. Alan toimijat ovat jo pidemmän aikaa toivoneet kokonaisvaltaisempaa tiekarttaa, jossa erityisesti infra-alaa koskevat toimet olisi koottu yhteen.

Suunnitelmassa on tunnistettu kuntien ja alueiden ilmastotyön vaikutukset ja työn tukeminen, mutta valtion omaa roolia esimerkiksi väyläverkon omistajana ja kehittäjänä ei tuoda samalla tasolle esille. Riskinä on, että väylänpidon näkökulmaa ja tehtyä työtä ei riittävästi huomioida esimerkiksi rahoitusmahdollisuuksien ja alan toimijoille suunnattujen tukien osalta, jolloin politiikkatoimien hyödyt eivät kohdennu riittävästi infra-alalle ja alan toimijoille. Tällä on pidemmällä tähtäimellä vaikutusta alan kilpailukykyyn ja kansainvälistymiseen, joiden edistäminen on Orpon hallitusohjelmassakin nostettu esille keskeisenä puhtaan siirtymän tavoitteena.

Knuutila Jaakko
Väylävirasto

Tohmo Sini
Väylävirasto