

## Hiiletön liikenne 2045.

Kooste liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän toisen keskustelutilaisuuden työpajaosuudesta (3.10.2018).

### Keskustelu tavoitetilasta: kaikkia ratkaisuja tarvitaan, mutta eri kohteisiin ja eri aikoina

Osallistujille oli jaettu liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän väliraportin pohjalta koostettu ehdotus yhdistelmäskenaarion lähtökohdista (liite). Ehdotuksessa oli kuvattuna tavoitetilat liikenteen päästöjen poistamiseksi liikennesuoritteen, biopolttoaineiden (ml biokaasu) ja teknologisen muutoksen suhteen. Osallistujia pyydettiin ottamaan kantaa ehdotukseen yleisellä tasolla ja alueellisesta näkökulmasta.

Muutamassa ryhmässä päädyttiin esittämään, että biopolttoaineiden osuutta vähennetään ehdotetusta ja vastaavasti liikennesuoritteen eli ajoneuvokilometrien pitäisi vähentyä. Jotkut taas nostivat esille, että biokaasun laskeminen osaksi biopolttoainetavoitetta vähentäisi painetta hiilinieluille. Osa esitti, että liikennesuoritetta pitäisi vähentää jopa puolella kohdentuen toimet etenkin kaupunkiseuduille. Osa kuitenkin huoletti, että tämä rajoittaisi liikkumista ja heikentäisi Suomen kilpailukykyä. Liikennesuoritteen merkittävä vähentyminen edellyttäisi joka tapauksessa suurta käyttäytymisen muutosta.

Yleisesti moni piti tärkeänä, että seurataan kansainvälistä kehitystä liikenteen päästöjen vähentämisessä eikä tehdä siitä liian suuria poikkeamia. Autonvalmistajien valinnoilla nähtiin olevan merkittävä rooli siinä, mitkä teknologiat yleistyvät. Lisäksi korostettiin ennakoitavuuden tarvetta. Sekä yritykset että kotitaloudet tarvitsevat pidemmän aikavälin näkymän siihen, millaisia ratkaisuja ollaan poliittisella tasolla tekemässä. Monessa ryhmässä todettiin, että ratkaisuja tarvitaan pian ja ajanjakso nykyhetkestä vuoteen 2030 nähtiin merkittävänä.

Useimmat osallistajat näkivät biopolttoaineet välivaiheen ratkaisuna tieliikenteessä. Vuotta 2025 pidettiin ratkaisevana taitekohtana. Sähköautojen hinnan odotetaan tuolloin olevan samalla tasolla kuin polttomoottoriautojen. Biopolttoaineita arvioitiin tarvittavan kuitenkin myös pidemmällä aikavälillä raskaaseen tieliikenteeseen, lentoliikenteeseen ja meriliikenteeseen, mikä luo valtavasti kysyntää. Enemmistö näki, että biopolttoaineiden käyttö pitäisi suunnata ensisijaisesti edellä mainittuihin, koska henkilöautoliikenteessä on myös muita ratkaisuvaihtoehtoja ja kestävästi tuotettuja biopolttoaineita on saatavilla rajallinen määrä.



## Toimenpiteet

Osallistujia pyydettiin arvioimaan väliraportissa esiteltyjä toimenpiteitä ja heitä pyydettiin ottamaan kantaa siihen, mitkä toimenpiteet pitäisi ainakin toteuttaa.

Biopolttoaineiden osalta esille nousivat etenkin jakeluvelvoite (mahdollisesti myös biokaasun sisältäen), etanolipitoisuuden nostaminen ja kansallinen suunnitelma ja kokonaiskuva uusiutuvien polttoaineiden (ml biokaasu) tuottamisesta. Lisäksi puhuttiin biopolttoaineiden käytön edistämisestä veromuutosten kautta. Veroja muuttamalla tulisi pitää biopolttoaineiden hinta kohtuullisena ja Suomen kilpailukyky korkealla.

Liikennesuoritteiden osalta korostuivat liikenteen hinnoittelu (mm. tiemaksut, polttoaineveron nosto, pysäköinnin hinnoittelu), investoinnit joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen, liikennepalvelujen saatavuuden edistäminen ja matkaketjujen mahdollistaminen, digitalisaation hyödyntäminen, nopeat raideliikenneyhteydet, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen, yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja asenteisiin vaikuttaminen. Valtion ja kuntien välisten sopimusten nähtiin tukevan toimenpiteiden toteuttamista. Myös työmatkakuluvähennys ja sen muuttaminen nykyisestä nostettiin keskusteluissa esiin.

Teknologisen muutoksen ja erityisesti autokannan uusiutumisen vauhdittamiseksi ehdotettiin liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta (kiristäen suuripäästöisten verotusta ja keventäen nolla- ja vähäpäästöisten verotusta), hankintatukia, julkisten hankintojen ohjaamista, sähkön ja kaasun jakeluinfran parantamisen tukemista ja EU-tason vaikuttamista autonvalmistajiin. Myös yritysnaikökulma tuli esille; yrityksille tulisi tarjota mahdollisuus hankintatukien hyödyntämiseksi tai vaihtoehtoisesti yritysautojen sähköistymistä voitaisiin edistää työsuhdeautoedun muuttamisella. Eräänä mahdollisuutena vanhojen autojen romutuksen vauhdittamiseksi mainittiin uudentyypinen romutuspalkkio, jossa autonsa romuttavalle taholle maksettaisiin tietty summa rahaa (vrt. pullonpalautus).

Tulevia kieltoja (mm. fossiiliset liikennepolttoaineet sekä bensa- ja dieselhenkilöautot) moni piti vahvana toimenpiteenä, myös viestinnällisesti ja ennakoitavuuden kannalta. Eräässä ryhmässä arveltiin, että fossiilisten polttoaineiden käyttökielto voisi toimia paremmin kuin bensiini- ja dieselautojen myyntikielto. Lisäksi ehdotettiin, että voitaisiin paketoita yhteen ns. kovia toimenpiteitä ja hyväksyttävyystoimenpiteitä. Myös green dealit ja muut vapaaehtoistoimet mainittiin.

Eräänä ehdotuksena tehtiin liikenteen päästökauppajärjestelmän kehittäminen, joka voisi laajentua EU-tasoiseksi. Tässä päästökaupassa ajatuksena on, että päästöyksiköitä kaupataan vain rajallinen määrä eikä niiden määrää enää lisätä. Toinen yleinen ehdotus liittyi kokeiluihin, joita voisi hyödyntää useissa toimenpiteissä, kuten uusien teknologioiden testaamisessa.



## Tausta

Avoin keskustelutilaisuus on osa liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän työtä. Työryhmän tehtävänä on selvittää ja arvioida keinoja, joilla liikenteen kasvihuonekaasupäästöt voidaan pidemmällä aikavälillä poistaa. Työryhmä esitteli syyskuussa julkaistussa väliraportissaan kolme vaihtoehtoista polkua tai skenaariota, joilla tavoite voidaan saavuttaa.

Väliraportti <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161029>.

Lisätietoja työryhmästä hankeikkunassa <http://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM028:00/2018>.

Keskustelu twitterissä #Ilmo45

## Vaihe 1: Yhdistelmäskenaario – ehdotus tavoitetilaksi

- Päästövähennyspolku
  - Päästövähennys vuonna 2030: 50 %
  - Päästövähennys vuonna 2045: 100 %
- Tavoitetasot kotimaan liikenne
  - **Biopolttoaineet** tieliikenteessä (ml biokaasu): Biopolttoaineiden absoluuttinen määrä on korkeimmillaan vuonna 2030, jolloin biopolttoaineiden osuus kaikesta polttoaineesta on 30 %. Osuus kasvaa 100 prosenttiin vuonna 2045, mutta absoluuttinen määrä ei kasva, koska liikenteen kokonaisenergiankulutus pienenee.
  - **Tieliikenteen suorite** kasvaa maltillisesti vuoteen 2025, jonka jälkeen se ei enää kasva.
  - **Sähkö-, kaasu- ja vetyautoihin** siirtymisellä katetaan loput päästövähennystarpeet.
- Alueellinen ulottuvuus? Kaupunkiseudut, kaupunkiseutujen välinen liikenne, muu Suomi

## Vaihe 2: Toimenpiteet

- Mitkä toimenpiteet tulisi ainakin toteuttaa, jotta tavoitteisiin päästään? Valitse 1-5 kuhunkin:
  - BIO
  - PALVELU
  - TEKNO