



E E R A O Y

Itämerenkatu 5
00180 Helsinki

Puh: (09) 2527 7000
Fax: (09) 2527 7005

info@eera.fi
www.eera.fi

1 (4)

21.4.2017

Liikenne- ja viestintäministeriölle 21.4.2017

Lausuntopyyntö: Kuuleminen liikenteen päästövähennyksistä, LVM/421/05/2017

Kiitämme mahdollisuudesta esittää näkemyksemme liikenteen päästövähennyksistä ja niihin tähtäävistä toimenpiteistä.

SIDOSRYHMÄKUULEMINEN LIIKENTEEN PÄÄSTÖVÄHENNYKSISTÄ

Yleistä

Liikenne muuttuu seuraavan 10 vuoden kuluessa enemmän kuin se on muuttunut viimeisten 100 vuoden aikana. Suunta maailmalla on selkeä; palveluistuminen ja sähköistyminen ohjaavat liikenteen kehitystä ja päästöjen vähentämistä. Suomella on edellytykset olla tässä edelläkävijä, mutta silloin meidän on tarkasteltava liikennettä systeemisenä kokonaisuutena ja varottava lyhytnäköisten yksittäisten ratkaisujen tuomaa alioptimointia.

Lähitulevaisuudessa päätettävät päästövähennyskeinot muokkaavat tulevaisuuden liikennejärjestelmää pitkällä aikavälillä ja vaikutuksia tulee tarkastella osana sähköistyvää ja palveluistuvaa liikennejärjestelmää. Eera on toiminut liikenteen digitalisaation, palveluistumisen ja sähköistymisen muutosajurina Suomessa 2010-luvun ajan. Eeralaiset ovat myös tehneet paljon työtä biopolttoaineiden alueella sekä raskaan liikenteen kanssa sekä perustaneet kolme vähäpäästöisen ja älykkään liikenteen tulevaisuutta aktiivisesti kehittävää ja hyvin menestyvää kansainvälistä yritystä.

Lausunto

Oikein toteutettuna päästövähennyskeinot tarjoavat mahdollisuuden kustannustehokkaaseen päästöjen vähentämiseen, uuden liiketoiminnan kehittämiseen suomalaisille yrityksille sekä koko liikennejärjestelmän kehittämiseen. Päästövähennykset tulee nähdä mahdollisuutena, ei uhkana. **Liikenteen päästöjen vähentämisessä kokonaisuus ratkaisee, eivät yksittäiset keinot. Taloudellista ohjausta, viestintää ja liikenneinfrastruktuuria pitää kehittää ripeästi, kokonaisvaltaisesti ja saman suuntaisesti.**

- 1) Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?

Liikenteen päästövähennysten kannalta energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet ovat sinänsä riittäviä, mutta niiden käyttöönottoa pitää tehostaa ja tarkentaa. Parhaiten tämä tapahtuu esittelemällä konkreettisia toimenpiteitä,

joiden avulla esimerkiksi erittäin vähäpäästöisten ajoneuvojen markkinoita kasvatetaan. Lisäksi toimenpiteet pitää kohdentaa sektoreille, jotka myös jatkossa kehittyvät ja kykenevät vähentämään päästöjä vuoden 2030 jälkeenkin kustannustehokkaasti. Toimenpiteitä ei tule kohdentaa sektoreille, jotka tarjoavat ratkaisuja korostetusti aikavälin 2017 – 2030 alkupuolelle ja joiden potentiaali aikavälin jälkeen on vähäinen.

2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

Ei ole. Raskaan kaluston kohdalla Suomessa eletään osittain puutteellisen tiedon ja näkemyksen varassa. Toimialalla vallitseva näkemys on, että raskaan kaluston päästövähennykset voivat perustua vain biopolttoaineiden tai biokaasun varaan. Sähköinen voimansiirto on kuitenkin jo arkipäivää monissa maissa erityisesti bussien ja vakituisia reittejä ajavien hyötyajoneuvojen kohdalla. Esimerkiksi Kiinassa myytiin vuonna 2015 yli 110 000 sähköbussia ja 2016 myynti oli jo yli 130 000. Samaan aikaan akkuteknologia on halventunut huomattavasti ja kehitys nopeutuu edelleen tulevaisuudessa. Sähköisen voimansiirron saavuttaessa kustannuspariteetin polttomoottorin kanssa voi numerot tunteva ja rationaalinen ammattiliikenne siirtyä nopeastikin käyttämään puhtaasti sähköä biopolttoaineiden jäädessä erittäin pitkien matkojen kuljetusten käyttövoimaksi. Myös kaupunkien vaatimukset lähipäästöjen leikkaamisesta ohjaavat tähän. Suomen tulisi panostaa teknologiaan, joka hyödyttää raskasta liikennettä myös 2030-luvulle sen sijaan, että tähtäys on puhtaasti vuoden 2030 päästötavoitteen saavuttamisessa. Kumipyörälogistiikan kustannustehokkuus on tärkeä tekijä Suomen kilpailukyvyllä ja tässä onnistumiseksi raskaan liikenteen tulevaisuus on sähköinen ja autonominen, ei kalliisiin biopolttoaineisiin perustuva. Biopolttoaineilla on tärkeä rooli siirtymäkauden ratkaisuna, mutta T&K -panostusta pitäisi jo nyt kohdentaa sähköisten ja autonomisten ajoneuvojen yhteishankkeisiin Suomessa.

3) Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisätoimia?

Eivät ole ja tarvitaan lisätoimia. Suomi on valinnut muista EU-maista poikkeavan linjan liikenteen biopolttoaineissa ja erityisesti suhteessa dieselmootoreihin. Suomessa biodiesel nähdään puhtaana tulevaisuuden polttoaineena, joka on sekä CO₂-neutraali että lähipäästöneutraali. Tämä sisältää meille ison riskin vaikka kykenisimmekin puolustamaan väitteitä omalla tutkimuksella ja jatkuvalla kehitystyöllä. Dieselmoottori on viimeisen vuoden aikana joutunut erityisesti Euroopan kaupungeissa uhanlaiseksi ja sen alasajo voi koskea uusien autojen lisäksi myös nopeutetusti vanhaa autokantaa (esim. kieltämällä dieselmoottorit kaupunkialueilla, joka pakottaa nopeaan luopumiseen vanhoista dieselautoista). Suomen päästövähennystavoitteet on rakennettu tuotteen ympärille, jonka kysyntä mahdollisesti putoaa nopeasti vuoden 2025 jälkeen. Samalla Suomen

kilpailukyky heikkenee liikenteen viedessä suhteellisesti enemmän resursseja kilpailijamaihin nähden. Tähän oman haasteensa tuovat Suomessa biopolttoaineisiin tehdyt suuret panostukset ja poliittiset sitoumukset, jotka edellyttävät erityisesti kotimarkkinan imua. Mutta pitääkö liikennepolitiikka ja päästöjen todellinen vähentäminen alistaa teollisuuspolitiikalle?

4) Millä keinoilla autoilun päästöjä voidaan vähentää?

Autoilun päästöjä voidaan vähentää erityisesti vaikuttamalla kuluttajien käyttäytymistottumuksiin. Tämä tapahtuu tehokkaimmin taloudellisella ohjauksella, jonka tavoitteena on siirtyä tuotteesta palveluun ja polttoaineesta sähköön. Liiallisia markkinahäiriöitä aiheuttavia toimenpiteitä tulee välttää, mutta samalla toimenpidelinjan on oltava selkeä ja tulevaisuuden kestäviä liikenneratkaisuja tukeva. Nykyisestä omistamiseen perustuvasta ja polttomoottorin kehittämiseen sekä väliaikaisiin biopolttoaineratkaisuihin tukeutuvasta liikennejärjestelmästä tulee siirtyä määrätietoisesti ja hallitusti kohti 2030-luvun multimodaalista, älykästä, jaettua, sähköistä, autonomista ja palveluihin perustuvaa liikennettä. Halutun kehityksen oloissa autokannan korkean iän tuomat negatiiviset ulkoisvaikutukset vähenevät vähäpäästöisten autojen vallatessa markkinoita. Kehittyvät biopolttoaineet ovat hyvä siirtymäajan ratkaisu nykyiselle autokannalle. Biopolttoaineet eivät kuitenkaan saa olla hidaste, jonka takia Suomessa takerrutaan kiinni yli 100 vuotta vanhaan polttomoottoriteknologiaan.

Autoilun päästöjä voidaan vähentää esimerkiksi uudella veromallilla, joiden avulla sähköautojen käyttöaste saadaan maksimoitua. Näin vähennetään sekä automäärää että päästöjä. Esimerkiksi konkreettinen ja tehokas keino erittäin vähäpäästöisten ja erityisesti ladattavien ajoneuvojen määrään kasvattamiseksi liikenteessä on päästöperusteisen työsuhde-edun verotuskäytännön käyttöönotto.

Keinoissa pitää keskittyä luomaan markkinoita uusille liikenneratkaisuille ja käyttövoimille, joiden ansiosta liikenne sujuu aiempaa joustavammin sekä vähäpäästöisemmin. Yhden ongelman ratkaisut, jotka tähtäävät vain yhteen tavoitteeseen (esim. bio-osuuden lisääminen polttoaineissa X-prosentiin saakka) eivät hyödytä Suomea pitkällä aikavälillä, eivätkä saata Suomea päästöjen vähentämisen kannalta kestäväälle uralle. Suomen vahvuus on innovaatioiden yhdistämisessä ja perinteisen ”Yksi ongelma, yksi ratkaisu” -kaavan soveltaminen liikenteen päästöjen vähentämiseen on lyhyt tie, jolle Suomen ei pidä astua.

5. Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää?



Keskipitkällä aikavälillä kustannustehokkain ratkaisu henkilöautoliikenteen vähentämiseksi suurilla kaupunkiseuduilla on yhteiskäytön lisääminen porkkanan, ei kepin kautta. Samaan aikaan pitää kehittää muita ratkaisuja ja laajentaa tarkastelukehikkoa, jotta energiatehokkuutta voidaan parantaa mahdollisimman kustannustehokkaasti. Hyvin liikkeelle lähteneet MaaS-ratkaisut ovat esimerkki palvelusta, jonka avulla liikennejärjestelmän energiatehokkuutta voidaan parantaa markkinaehtoisin keinoin. Laajentuvan metroverkoston ja Pesararadan ansiosta pääkaupunkiseutu on hyvä alue laajamittaisiin ja rohkeisiin kokeiluihin, joiden avulla liikennejärjestelmän energiatehokkuutta voidaan parantaa ennakkoluulottomin ratkaisuin.

Eemil Rauma
Analyttikko
Eera Oy
050 511 7876
eemil.rauma@eera.fi
www.eera.fi