

Päiväys/
Datum 21.4.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Dnro/Dnr TRAFI/103917/04.04.05.03/2017

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva
työryhmä
kirjaamo@lvm.fi
leo.parkkonen@vm.fi

Viite/
Referens LVM/421/05/2017

Sidosryhmäkuuleminen liikenteen päästövähennyksistä

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt sidosryhmäkuulemisen yhteydessä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta näkemystä otsikkoasiassa jäljempänä esitettyihin kysymyksiin. Trafi kiittää mahdollisuudesta lausua.

Kysymykset koskien liikenteen päästövähennyskeinoja *Miten liikenteen päästöjä voidaan vähentää?*

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

Liikennettä koskevien vuoden 2030 päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan uusia toimenpiteitä. Energia- ja ilmastostrategian toimet kohdistuvat erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästöjen määrä ja päästövähennyspotentiaali ovat suurimpia. Päästövähennystavoitteen saavuttaminen tieliikenteessä informaatio-ohjaukseen painottuvalla keinovalikoimalla on haastavaa.

Ajoneuvokannan uudistuminen on keskeinen keino päästöjen vähentämiseksi. Se edistäisi myös liikenneturvallisuutta, sillä tutkimuksissa on arvioitu, että kuoleman tai loukkaantumisen todennäköisyys on uusissa autoissa 10–40 % pienempi kuin kymmenen vuotta vanhoissa autoissa. Suomen ajoneuvokanta on yksi Euroopan unionin vanhimmista ja kannan ikä on jatkanut tasaisesti vanhenemistaan.

2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

Raskaan liikenteen päästöjä vähennettäessä tulisi huomioida kestävien biopolttoaineiden lisäksi myös sähköistämispotentiaali ilmastovaikutusten ja terveydelle haitallisten päästöjen vähentämiseksi. Ajoneuvoyhdistelmien suurempien mittojen ja massojen sekä letka-ajon (*platooning*) edistämistoimien jatkaminen on tärkeää. Kuljetusten siirtymistä rautateille tulisi yleisesti edistää. Raskaan kaluston valmistajia velvoittavien CO₂-raja-arvojen aikaansaaminen on tärkeää, joskin toimenpiteenä se lienee hidasaikutteinen.

Vuoden 2017 alusta alkaen tieliikenteen kuljetusyritysten energiatehokkuutta edistetään osana Trafian Vastuullisuusmallia (<https://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/vastuullisuusmalli>). Vastuullisuusmalli huomioi talous-, turvallisuus-, laatu- ja ympäristönäkökulmat ja se on kehitetty yhteistyössä alan toimijoiden kanssa.

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

Biopolttoaineiden saatavuutta ja käyttöä tulisi edistää myös lentoliikenteessä. Biopolttoaineiden valmistuskustannukset ovat vielä suuret ja niiden hinta 2-3 kertainen fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna. Polttoaineen hinnan vaikutus on n. 40 % lentoyhtiön kustannuksista ja kilpailu on kansainvälistä.

4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää? Millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikä alentamista tulisi edistää?

Trafi näkee, että henkilöautoilun hinnoittelun päästöohjaavuutta tulisi yleisesti lisätä ja painopistettä tulisi siirtää hankinnasta käyttöön. Ajoneuvojen kiertonopeutta tulisi kasvattaa ja kehittää kierrätystä autokannan kasvun hillitsemiseksi.

Miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, vety- ja kaasuauto) yleistymistä voitaisiin nopeuttaa?

Vaihtoehtoisia käyttövoimia edistäisi kattava jakeluinfra ja informaatio-ohjaus, mutta myös erilaiset etuudet, hankinnan tuki ja muut taloudelliset ohjauskeinot. Työsuhde- tai yritysautojen verohelpotukset edistäisivät käytettyjen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien autojen markkinoiden muodostumista.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta strategian tavoitteena on vähintään 250 000 sähkökäyttöistä ja 50 000 kaasukäyttöistä autoa vuonna 2030. Ottaen huomioon arvion vuoden 2030 liikennekäytössä olevan henkilöautokannan koosta tavoite tarkoittaisi, että sähköautoja olisi tuolloin 8,5 % ja kaasuautoja 1,7 % kannasta. Vuoden 2016 lopussa liikennekäytössä olevista henkilöautoista vaihtoehtoisilla käyttövoimilla tai polttoaineilla (sähkö, kaasu, ladattavat hybridit ja flexifuel) toimivien osuus oli vain noin 0,3 %. Asiassa ei ole viime vuosina tapahtunut merkittävää positiivista kehitystä. Trafi seuraa vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen määriä ajoneuvokannan tilakuvassa osoitteessa <http://katsaukset.trafi.fi/etusivu/kestavyys/ajoneuvokannan-tilakuva.html>.

5) Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää? Miten aikaansaadaan henkilöautojen täyttöasteen parantuminen? Entä kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 30 prosentilla? Mitä muita keinoja tarvittaisiin liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi?

Edistämällä ja tukemalla uudenlaisia kuljetuspalveluita ja yhteiskäyttömahdollisuuksia voitaisiin edistää tavoitteiden saavuttamista. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn osuuksien kasvattamiseksi tulisi löytää uusia keinoja. Samalla liikkumistapojen ja -palveluiden muutoksien seuranta tulisi kehittää toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioimiseksi. Alueiden käytössä ja kaavoituksessa tulisi enenevässä määrin ottaa huomioon joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen.

6) Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

Sähköautojen yleistymisen vähentäisi terveydelle haitallisia lähipäästöjä sekä melua alhaisilla ajonopeuksilla.

Koskien pyyntöä arvioida myös keinojen kustannustehokkuutta sekä vaikutuksia eri väestöryhmien ja alueiden kannalta, toimitamme tarvittaessa lisämateriaaleja ja vaikutusarvioita työryhmän tarpeiden mukaan.

Katja Lohko-Soner
Johtava asiantuntija