

**Työ- ja elinkeinoministeriö**  
kirjaamo.tem@gov.fi

Päiväys/Datum  
23.05.2022  
Dnro/Dnr  
TRAFICOM/170134/03.03.00/2022  
Viite/Referens  
VN/11385/2020

### **Liikenne- ja viestintäviraston lausunto - Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnos**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnoksesta.

Liikenteen päästövähennystoimet on linjattu osana taakanjakosektorin keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa (KAISU). Myös kansallinen ilmasto- ja energiastrategia sisältää liikennettä koskevia osia. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että toimenpiteet KAISUssa ja ilmasto- ja energiastrategiassa ovat keskenään linjassa ja täydentävät toisiaan.

Traficom kiinnittää huomiota seuraaviin osioihin:

#### **Luku 2.2 Uusiutuvan energian edistäminen**

Luvussa 2.2 ehdotetaan uudeksi linjaukseksi, että uusiutuvia liikennepolttoaineita edistetään jatkossakin ensi sijassa jakeluelvoitteella. Lisäksi pyritään ohjauskeinoilla ja erityisesti tukiohjelmilla edistämään uusien raaka-aineiden ja tuotantoteknologioiden kaupallistamista sekä huolehditaan riittävästä T&K-varoista.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom näkee, että jakeluelvoite on ensisijainen väline uusiutuvan energian käytön kasvattamiseksi liikenteessä. Jakeluelvoitelain tasoa on alennettu määräaikaaisesti vuosina 2022 ja 2023. Tästä johtuen Traficom haluaa muistuttaa, että tiukentuvalla jakeluelvoitteen toteutuspolulle tulisi palata mahdollisimman pian, jotta liikenteen päästövähennysten toteutuminen varmistetaan. Muun muassa KAISUssa on linjattu, että liikenteen biopolttoaineiden jakeluelvoite nostetaan 34 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä.

#### **Luku 2.3 Vety ja sähköpolttoaineet**

Luvussa 2.3 ehdotetaan uudeksi linjaukseksi, että vetyverkkojen ja siihen liittyvän infrastruktuurin kehittämiseen varaudutaan kansallisesti koordinoitusti ja EU:n valmisteilla olevan kaasumarkkinalainsäädännön sääntelykehyksen ennakoiden. Lisäksi vedyn käyttöä liikenteessä, erityisesti raskaassa maantiiliikenteessä ja vesiliikenteessä, pilotoidaan.

Tavoitteena on, että vuoteen 2030 mennessä sähköpolttoaineiden osuus olisi kolme prosenttia kaikista liikennepolttoaineista.

Traficom kannattaa vedyn jakeluinfran rakentamista Suomessa ja kannattaa vedyn

pilotoimista liikennekäytössä. Kesällä 2021 tullut komission ehdotus uudeksi asetukseksi liikenteen vaihtoehtoisia käyttövoimia ja niiden jakeluinfraa koskien (AFIR) sisältää vaatimuksia myös liikennevedyn jakeluasemille. Näin ollen on oletettavaa, että vedyn käyttö tulee yleistymään sekä tieliikenteessä, todennäköisesti erityisesti raskaissa ajoneuvoissa, ja vesiliikenteessä.

Traficom kannattaa myös 3 prosentin tavoitetta liikenteen sähköpolttoaineille vuonna 2030. Sähköpolttoaineille on tulossa tavoitteita myös komission kesällä 2021 antamasta FF55-paketista. Muun muassa uusiutuvan energian direktiiviehdotuksessa (REDIII) sähkö-polttaineille esitetään uutta, 2,6 prosentin vähimmäisosuusvelvoitetta. Myös aloitteet lento- ja meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotannon edistämiseksi (nk. FuelEU Maritime ja ReFuel Aviation – aloitteet) sisältävät minimivaatimuksia sähköpolttoaineiden käytölle lento- ja meriliikenteessä.

On mahdollista, että kehittyneet biopolttoaineet ja sähköpolttoaineet saattavat nostaa liikennepolttoaineiden hintaa. Tämä olisi hyvä huomioida liikenteen kustannusten kokonaiskuvassa.

## **Luku 2.4 Energiategokkuuden edistäminen**

Luonnoksessa ilmaistu autokannan uudistaminen energiategokkaammaksi on kannatettava tavoite mm. autojen uusmyynnin kautta, mutta tämän rinnalle virasto toivoo myös nostettavan esiin strategiassa mainitun tavoitteen, jonka mukaisesti kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti siirryttävä pois nykyisestä autokeskeisestä järjestelmästä kohti kestävän liikkumisen järjestelmää.

Edelleen Liikenne- ja viestintävirasto nostaa esiin, että strategiassa mainittu huoli siitä, että täyssähköautojen benssiini- ja dieselautoja halvemmat ajokustannukset voivat johtaa sähköautojen lisääntyessä voimakkaaseenkin liikennesuorituksen kasvuun (ellei tarjolla ole riittävästi ja vaivattomasti käytettäviä muita liikkumispalveluita, jotka ovat joustavuudeltaan ja myös kustannuksiltaan kilpailukykyisiä), on asia, johon tulee kiinnittää huomiota. Liikennesuorituksen kasvua voi mahdollisesti myöhemmässä vaiheessa aiheuttaa myös autojen automatisaatio. Olisi hyvä pohtia, tulisiko suoritteelle asettaa nykyistä selkeämpiä ja kunnianhimoisempia tavoitteita ja selkeitä seurantamittareita.

## **Luvut 2.5. Energian toimitus- ja huoltovarmuus ja 2.10. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen vahvistaminen**

Traficom pitää tärkeänä panostuksia sähköverkkojen ilmastokestävyyteen sähköisen liikenteen ja viestinnän toimintavarmuuden edistämiseksi.

Virasto haluaa korostaa, että liikenteen sähköistyessä keskeisiä tekijöitä toimitus- ja huoltovarmuuden osalta ovat myös sähköverkon toimintavarmuus, latauksen ajoittamiseen liittyvät kysymykset ja varastointikapasiteetti.

Huoltovarmuudessa uusien käyttövoimien lisäksi tulisi kiinnittää samalla huomioita myös varaosien saatavuuteen ja akkumateriaalien kierrätykseen.

### **Luku 2.5.6. Energiajärjestelmien kyberturvallisuus**

Virasto korostaa, että uusiutuvan energian tuotantomuotojen osalta tulee erityisesti kiinnittää huomiota kyberturvallisuuteen, koska uusien

energiateknologioiden osalta varautumisperinteet ja -kokemukset ovat lyhyemmät. Virasto pitää tärkeänä, että tämä asia huomioidaan strategiassa.

## **Luku 2.8. Tutkimus, innovointi ja kilpailukyky**

Traficom muistuttaa, että nykyinen liikenteen päästöjen laskenta ja päästöjen vähennystoimien vaikutusten arviointi perustuvat suurelta osin VTT:n LIPASTO-laskentajärjestelmän tuloksiin.

Laskentajärjestelmä on välttämätön, jotta eri tahot, Traficom mukaan lukien, voivat arvioida eri politiikkatoimien vaikutuksia, tuottaa päästöskenaarioita sekä seurata ja raportoida liikenteen päästöjä.

Liikenteen päästötietojen jatkuvuuden turvaaminen on ensiarvoisen tärkeää, ja tiedontuotannon kehittämistarve on suuri ja kiireellinen. Traficom haluaa painottaa, että laskentajärjestelmän kehittämiseen tulee osoittaa riittävät resurssit, rahoitus ja laskentajärjestelmän jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet tulee turvata.

## **Luku 3.2.5 Taakanjakosektorin toimien kustannukset**

Traficom haluaa korostaa, että Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on osoitettu toimeenpanotehtäviä virastolle, joten virastolle tulee varmistaa riittävä rahoitus toimeenpanotehtävien hoitamiseen.

Riittävän rahoituksen puuttuminen vaarantaa viraston kyvyn edistää Fossiilittoman tiekartan mukaisia päästövähennystoimia ja vaikeuttaa siten päästövähennystavoitteen saavuttamista.

Sama rahoitusvaje pätee myös valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman (Liikenne12) osalta. Liikenne 12 –suunnitelman toimenpiteillä tulisi varmistaa se, että kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä voitaisiin siirtyä pois nykyisestä autokeskeisestä järjestelmästä kohti kestävä liikunnan järjestelmää.

Ilman suunnitelmassa määriteltyä rahoitusta kestävä liikenteen toimenpiteet jäävät kuitenkin toteuttamatta ja liikennesuorituksen kasvun taittamiseen liittyvät päästövähennykset saavuttamatta.

Jarkko Saarimäki  
Ylijohtaja

Jarno Ilme  
Verkostojohtaja

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 23.5.2022. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficom:n kirjaamosta.