

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Suomen luonnonsuojeluliitto kiittää mahdollisuudesta lausua, ja toteaa seuraavaa.

Suomen luonnonsuojeluliiton näkökulmasta kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma on keskeinen työkalu liikennesektorin käyttövoimasiirtymässä ja siten ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Liitto kiittää luonnoksen kattavasta arviosta liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran ja markkinan kehittämisestä. Ohjelmaluonnoksen toimenpiteitä tulisi kuitenkin vielä tarkentaa, jotta ne tukevat aidosti taakanjakosektorin ilmastotavoitteiden saavuttamista. Suomen luonnonsuojeluliitto toteaa, ettei joustomekanismiin tulisi tukeutua, sillä se hidastaa käyttövoimasiirtymää.

Jakeluinfrastruktuuri on avainasemassa siirtymässä fossiilisista uusiutuviin polttoaineisiin ja siten liikenteen päästöjen vähentämisessä. EU:n 13.4.2024 alkaen sovellettava jakeluinfra-asetuksen (AFIR) tarkoituksena on varmistaa riittävän tiheän ja laajan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin saatavuus ja käytettävyys kaikkialla EU:ssa.

Asetus myös velvoittaa jäsenmaat laatimaan kansallisen toimintakehyksen infrastruktuurin kehittämistä ohjaamaan. Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma tulee olemaan kyseinen toimintakehys Suomessa.

Ohjelman ilmastovaikutukset:

Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on 50 %. Kuten ilmastopaneeli tuoreessa raportissaan toteaa, ottaen huomioon pääministeri Orpon hallituksen jo toteuttamat ja suunnittelemaat muutokset liikenteen ilmastopolitiikassa, tieliikenteen päästöt eivät ole puolittumassa.

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä. Lähes kaikki kotimaan liikenteen päästöistä syntyvät tieliikenteessä. Kaikki liikenteen päästövähennyksiä edistävät toimet ovat siten ensisijaisen tärkeitä taakanjakosektorin ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta.

Jakeluinfra-asetus pyrkii varmistamaan vähimmäisinfrastruktuurin vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen ja alusten tarpeellisen käyttöönoton tueksi kaikissa liikennemuodoissa ja kaikissa jäsenvaltioissa, jotta EU:n ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa. Kansallisen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman tulisi tukea ja ohjata asetuksen toimeenpanoa kansallisesti ja siten myös asetuksen arvioitujen myönteisten ilmasto- ja ympäristövaikutusten toteutumista. Kansallisen ohjelman tulee siten olla linjassa kansallisten sekä EU-tason ilmastotavoitteiden kanssa.

Alueellinen kattavuus tulee varmistaa, eikä joustomekanismiin tulisi tukeutua:

Suomen luonnonsuojeluliitto kiinnittää erityistä huomiota ohjelman esitettyyn markkinaehtoisuuteen sekä joustomekanismiin. Ohjelmaluonnoksessa todetaan, että Suomen lähtökohtana on, että jakeluinfran tulisi mahdollisimman pitkälti rakentua markkinalähtöisesti. Vaikka markkinaehtoisuus on Suomessa toiminut suhteellisen hyvin henkilöautojen kohdalla ja kaupungeissa, sähköistymisen odotettavissa oleva nopeutuminen edellyttää merkittävää panostusta toimivan latausinfran rakentamiseen. Ohjelmaluonnoksessa todetaan osuvasti, että tukea on erityisesti kohdistettava latauspisteisiin, jotka eivät rakentuisi ilman tukea. Kuten Lataava-hankkeessa todetaan, vuosina 2018 - 2023 suurin osa liikenteen julkisen latausinfran tuesta kohdentui valtaväylien hankkeisiin, jotka olisivat todennäköisesti toteutuneet ilman tukeakin. Sen sijaan maaseutualueen latausinfraa ei juurikaan tuettu. Liitto yhtyy tähän ja huomauttaa, että joustomekanismiin tukeutuminen osana ohjelmaa on ristiriidassa tavoitteen kanssa.

EU:n jakeluinfra-asetus mahdollistaa jäsenvaltioille liikkumavaraa sähkökäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen TEN-T-tieverkon latausinfrastruktuurin tavoitteista, mikäli TEN-T-tieverkon osuudet ovat harvaan liikennöityjä. Ohjelmaluonnoksessa todetaan tämän edellytyksen täyttyvän. Lisäksi jouston käyttöä perustellaan sillä, ettei infrastruktuurin rakentumista voida perustella sosioekonomisilla kustannus-hyötysuhteilla. Joustomekanismin käytön myötä jakeluinfrastruktuuri tulee keskittymään pääosin tiheimmin liikennöidyille alueille.

Liitto toteaa, ettei joustomekanismiin tulisi tukeutua, sillä se hidastaa huomattavasti uusiutuvien käyttövoimien jakeluverkoston kehittymistä koko Suomen kattavaksi. Liitto myös toteaa, että tukea tulisi kohdistaa erityisesti vähemmän liikennöidyille alueille, joille sitä ei markkinaehtoisesti rakennu.

Suomen luonnonsuojeluliitto kannattaa ohjelmaluonnoksen ehdotusta tarkastella uudenlaisten tuki-instrumenttien sekä lainsäädännöllisten velvoitteiden kehittämistä sen varmistamiseksi, että uusiutuvien käyttövoimien jakeluinfra rakentuminen myös harvemmin liikennöidyille alueille varmistetaan. Lisäksi Liitto huomauttaa, että infrastruktuurin alueellisen kattavuuden rajoittaminen riittämättömien 'sosioekonomisten kustannus-hyötysuhteiden' perusteella on lyhytnäköistä. Kuten Ilmastopaneeli raportissaan toteaa, liikenteen päästöjen kasvu tulevina vuosina voi johtaa siihen, että päästöyksiköitä joudutaan ostamaan jopa noin miljardin euron edestä.

Raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymä:

Luonnonsuojeluliitto huomauttaa, että erityistä huomiota ja tukea on suunnattava raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymään, jonka kehitys on ollut hidasta. Ohjelman toimenpiteissä mainitaan vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien paketti- ja kuorma-autojen hankinnan tukeminen sekä tuen jatkamisen mahdollisuuksien selvittäminen. Sekä hankitatuksien, että raskaan liikenteen latauspisteiden kehittäminen ja priorisoiminen on keskeistä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.

Sähköä ei tulisi sisällyttää jakeluelvoitteeseen:

Yksi ohjelmaluonnoksen toimenpiteistä on sähkön sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen. Suomen luonnonsuojeluliitto vastustaa tätä toimenpidettä. Kuten Ilmastopaneeli raportissaan toteaa, jos julkisesti ladattu uusiutuva sähköenergia sisällytetään jakeluelvoitteeseen ilman veloitetasoa nostamista, se pienentää muiden jakeluelvoitteeseen sisältyvien uusiutuvien polttoaineiden määrää, jolloin sen lisäämä päästövähennys menetetään perusennusteisiin verrattuna. AFRY:n selvityksen (Sipilä ym. 2023) mukaan liikennesähkön sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen ilman veloitetasoa nostamista tarkoittaisi vuonna 2030 noin 0,5 Mt CO₂-ekv. päästöjen kasvua verrattuna vuoden 2023 perusennusteeseen (WEM-2023), jossa käytetyn liikennesähkön määrän vuonna on arvioitu olevan 3 395 GWh. Vuoden 2024 perusennusteessa (WEM-2024) liikenteessä käytetyn sähkön on arvioitu olevan 3 711 GWh. Liitto toteaa, ettei liikennesähköä tule sisällyttää jakeluelvoitteeseen ilman veloitetasoa nostamista. Suomi on jäämässä jälkeen liikenteen päästövähennystavoitteistaan, joten on ensisijaisen tärkeää ettei sektorin ilmastotoimia heikennetä entisestään.

Liikenteen ympäristöperusteinen vähäpäästöiset polttoaineet huomioiva verotus:

Yksi ohjelman toimenpiteistä on liikenteen ympäristöperusteisen vähäpäästöiset polttoaineet huomioivan verotuksen kehittäminen. Toimenpide perustuu EU:n komission ehdotukseen, että eri polttoaineiden verotasot perustuisivat jatkossa niiden energiasältöön ja ympäristöominaisuuksiin. Luonnonsuojeluliitto kannattaa tätä toimenpidettä. Liitto myös kannattaa verotasojen määrittelyä eri raaka-aineista tuotetulle vedylle, sillä vedyn tuotannossa on tärkeä huomioida tuotantotapa. Ilmastokestävyys takaamiseksi vetytalouteen siirtyminen tulee tehdä lisäksi uusiutuvan energian voimin, ja tämän tulisi näkyä myös vedyn verotuksessa.

Liitto kuitenkin huomauttaa, että pääministeri Orpon hallituksen viimeaikaisilla toimilla, kuten sähkö- ja hybridiajoneuvojen ajoneuvoveron korottamisella, on päinvastainen vaikutus liikennesektorin päästökehitykseen, mikä voi vesittää toimenpiteen kokonaisvaikutuksia.

Neuvonta ja tiedonvaihto avainasemassa:

Suomen luonnonsuojeluliitto kiittää siitä, että ohjelmaluonnoksessa on tunnistettu neuvonnan ja tiedonvaihdon rooli käyttövoimasiirtymässä. Yksi ohjelman toimenpiteistä on puhtaiden ajoneuvojen hankintaan liittyvän neuvonnan lisääminen, ja tämä on kannatettava toimi. Ohjelmassa ei kuitenkaan tarjota konkretiaa toimenpiteen toteuttamiseen, ja liitto muistuttaa että neuvonnan kehittämiseen tulee varmistaa riittävät resurssit.

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Lentoliikennesektorin kehitys on ristiriidassa ilmastotavoitteiden kanssa:

Lentoliikenteen kohdalla ohjelmassa tulisi korostaa sektorin merkittäviä päästöjä sekä sen ristiriitaisuutta ilmastotavoitteiden kanssa. Koska sektorille ei ole toistaiseksi saatavilla riittäviä teknologisia ratkaisuja vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönotolle riittävän nopeasti, sektorin päästöt tulevat todennäköisesti kasvamaan. Suomen luonnonsuojeluliitto yhtyy Suomen ympäristökeskuksen lausuntoon siitä, että kysyntää tulee pyrkiä ohjaamaan kestävämpiin kulkumuotoihin, kuten raideliikenteeseen.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Ammoniakin luonto- ja ilmastohaitat meri- ja sisävesiliikenteessä:

Suomen luonnonsuojeluliitto yhtyy ohjelman huomioon ammoniakin haittavaikutuksista vesiliikennekäytössä. Kuten ohjelmassa todetaan, ammoniakki on myrkyllistä. Sen tuottamat haittavaikutuksia meri- ja vesiluonnolle on siten otettava huomioon. Lisäksi, kuten myös Ilmatieteen laitos omassa lausunnossaan toteaa, ammoniakin poltossa syntyvät typpioksiduulipäästöt (N₂O) voivat kumota hiilidioksidipäästöjen vähenemän.

Muita huomioita ohjelmasta:

-

Sundström Edda
Suomen luonnonsuojeluliitto ry