

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK r.y. kiittää mahdollisuudesta lausuntoon ja toteaa seuraavaa:

Hallitusohjelman mukaan tällä hallituskaudella laaditaan tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen. Toimeksiannon mukaan tiekartassa esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. MTK:n mielestä tavoite on tärkeä. Se vaatii panostuksia, mutta tarjoaa samalla mahdollisuuksia uusille toimintamalleille. MTK korostaa toimenpiteiden tarkkaa harkintaa, jotta esimerkiksi eri alueilla ja elinkeinoissa ei aiheuteta äkillisiä, hallitsemattomia shokkeja.

Luonnoksen mukaan vaikutusarvioinneissa on tunnistettu keskeisimpien toimenpiteiden vaikutuksia valtiolle, kunnille, yrityksille ja kotitalouksille. MTK huomauttaa, että näin laaja-alaisessa periaatepäätöksessä tulisi arvioida myös vaikutukset eri alueille.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta vuoteen 2030 koostuu kolmesta eri vaiheesta, joista kolmas eli viimeinen, on ehdollinen. MTK pitää jaksotusta järkevänä, tosin ajallisesti kaikki toimet limittyvät keskenään ja toisen vaiheen toimien valmistelu on syytä aloittaa jo nyt, kun kansallisen elvytysohjelman ensimmäinen versio on valmistumassa.

Periaatepäätöksen kytkeminen elvytysohjelmaan on siinäkin mielessä tärkeää, että tässä luonnoksessa on linkkejä myös digitalisaatioon. Esimerkiksi etätyön edistäminen on otettu esille lisäkeinona. MTK korostaakin, että nopeat kiinteät laajakaistat on saatava nopeasti kaikkialle Suomessa, jotta etätyö sekä digitalisaatio laajemmin voi vielä edistyä. Kuten valtioneuvoston elvytysseurantakokoukseen on kirjattu, tulee niille alueille, jolle nopeita verkkoyhteyksiä ei saada markkinaehtoisesti, käyttää muita keinoja.

MTK pitää etätyötä todella merkittävänä tavoitteena. Luonnoksessa on mainittu, että vuonna 2020 työmatkaliikenteen arvioidaan vähentyneen noin 7% etätöiden seurauksena ja päästövähennys olisi arviolta noin 0,095 Mt CO<sub>2</sub>. On hyvä huomata tämän olevan yli kymmenen kertaa enemmän kuin kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa tavoitellaan (0,004-0,015 Mt CO<sub>2</sub>) vähintään 400 miljoonan investoineilla vuosina 2021-2030. Vaikka pyöräilyllä ja kävelyllä on monia terveysvaikutuksia, on varmistettava, että rahaa löytyy myös todennäköisesti enemmän päästövähennyksiä aikaiseksi, jos se käytettäisiin etätyötä ja monipaikkaisuutta mahdollistavan digi-infran kehittämiseen siellä, missä ei markkinaehtoisesti synny nopeaa laajakaistaa.

MTK pitää hyvänä, että biokaasu on huomattu monella tapaa luonnoksessa. MTK kannattaa bio-kaasuun liittyviä esityksiä. MTK kuitenkin ihmettelee, miksi työsuhteautoissa usein puhutaan vain täyssähköautoista. Esimerkiksi vaikutusarviointien yhteenvedossa lasketaan vaikutuksia työsuhteautoedun verotuksen keventämiseksi täyssähköautoilla. MTK esittää, että periaatepäätökseen lisätään myös kaasuautojen työsuhteautoetujen toimenpiteet.

MTK muistuttaa myös, että kaasuautojen käyttäessä sekä bio- että maakaasua on valintatilanne esimerkiksi tankkausasemalla käännettävä biokaasun eduksi. Tällä hetkellä maakaasun tankkaaminen on biokaasua edullisempaa.

Luonnoksessa todetaan, että biokaasu on tuotantotavoiltaan jo koeteltua teknologiaa, ja sen käyttöä on liikenteessä mahdollista lisätä myös vuoden 2030 jälkeen. Vuonna 2020 valmistuneessa bio-kaasuohjelmassa on arvioitu, että Suomessa muodostuvien biokaasutuotantoon ja ravinteiden kierrätykseen soveltuvien biomassojen energiapotentiaali olisi noin 16 TWh vuodessa. Tavoitteena on, että liikenteeseen saataisiin vuonna 2045 vähintään noin 5-6 TWh vastaava määrä biokaasua. MTK ihmetteleekin luonnoksen kunnianhimonpuutetta. Vuoteen 2045 tulee asettaa tavoite ottaa biokaasupotentiaali kokonaisuutena käyttöön.

Luonnoksen tavoitteena on toimenpiteessä 19 hyödyntää lain Suomessa sallimat suuret mitat ja massat tiekuljetuksissa täysimääräisesti. Lisäksi toimenpiteessä 11 otetaan käyttöön uusi hankintatuki sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille ja 12 otetaan käyttöön uusi hankintatuki sähkökäyttöisille kuorma-autoille. Samalla jatketaan ja korotetaan kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukea. MTK huomauttaa, että on välttämätöntä ulottaa nämä tavoitteet myös traktoreihin. Tämä tapahtuu pidentämällä traktoriyhdistelmien mittoja. Sallimalla myös traktoreille suuremmat

koot lisätään tehokkuutta ja vähennetään päästöjä. Laajentamalla hankintatuki myös traktoreihin puolestaan varmistettaisiin jopa vuosikymmeniä käytössä olevien koneiden ilmastoystävällisyys.

MTK viittaa myös MTK:n ja SLC:n laatimaan Maatalouden ilmastotiekarttaan. Siellä maatalouden traktoreiden siirtymä biokaasuun on huomioitu keskeisenä maatalouden energiakäytön päästövähennyskeinona. [www.mtk.fi/ilmastotiekartta](http://www.mtk.fi/ilmastotiekartta).

MTK kiinnittää myös huomiota siihen, että loppusuoralla on myös työ liikenteen veroryhmässä, verotuksen uudistamisesta ilmastotavoitteiden kannalta. Nyt kannattaa jo huomioida, että tässä työryhmässä mahdollisesti esitettäviä auto- ja ajoneuvoverotuksen muutosten tulee edistää biokaasun käytön yleistymistä autoissa. Lisäksi on huomioitava, että pitkien etäisyyksien maassa henkilöautoliikenteelle haetaan vaihtoehtoja etenkin alueilla, joissa on toimivat julkiset liikenneratkaisut.

MTK kannustaa myös kiinnittämään huomiota liikenteen palvelujen uudistamiseen maaseudulla. MTK:n vetämässä KaikkiKyytiin kampanjassa on esitetty malleja, miten yhteiskunnan maksamien kuljetusten uudistamisella sekä kyytien joukkoistamisella voidaan tarjota mahdollisuuksia myös liikkumiseen maaseudulla ilman tarvetta omistaa omaa autoa. KaikkiKyytiin esitykset hyödyntävät olemassaolevaa ajoneuvokantaa ja perustuvat kannusteisiin, eivät esimerkiksi veronkiristyksiin. MTK vaatiiikin, että suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikennetuen lisäksi panostetaan myös maaseudun liikennepalveluihin esimerkiksi kutsupohjaisen henkilöliikenteen kautta.

MTK huomauttaa, että tarkkana on oltava mm. siinä, ettei polttoaineverotuksella tai käyttövoimaverotuksella vaaranneta alueiden kilpailukykyä tai biokaasun käytön yleistymistä.

Maa- ja metsätalous on perusta ilmastoystävällisen yhteiskunnan rakentamiseksi. Alan toimintaedellytyksiä ei tule vaarantaa energiaverotuksen kiristyksillä, koska tavoitteet voidaan saavuttaa myös oikeilla kannusteilla.

MTK muistuttaa, että erikseen on valmistelussa valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta, jolla osaltaan luodaan pohjaa Fossiilittoman liikenteen tiekartan lisäkeinoissa mainitulle toimenpiteelle numero 23: Logistiikan digitalisaatio. Digitalisaation hyödyntämisellä nähdään potentiaalia tuoda tehokkuus- ja kustannushyötyjä toiminnan optimoinnin ja sujuvoitumisen kautta. Logistiikan digitalisaatiostrategiassa (2020) päästövähennyspotentiaali on arvioitu olevan 0,09 – 0,24 milj. t vuonna 2030, jos käyttöön otetaan uusia ohjauskeinoja.

Luonnoksen mukaan liikenteen mahdollisesta päästökaupasta päätettäisiin luonnoksen mukaan syksyllä 2021. Sen vaikutuksista ei ole esitetty analyysyjä eikä arvioita. Suhtaudumme siksi varauksellisesti tähän ajatukseen

Lopuksi MTK haluaa kiittää siitä, että luonnoksessa on huomattu myös liikennejärjestelmäsuunnitelman merkitys. Etenkin väylien kunnolla on selkeä yhteys logistiikka päästöihin. Pientämällä korjausvelkaa parannetaan myös liikenteen ilmastoystävällisyyttä.

Mäki-Hakola Marko  
Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK r.y.