

Asia: VN/9996/2019

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

Fossiilittoman liikenteen tiekartta – luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Tarkoitus ja keskeinen sisältö

Lausuttavana oleva valtioneuvoston periaatepäätös vastaa hallitusohjelman mukaiseen tarpeeseen laatia kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi tiekartta, jossa esitetyillä keinoilla on tarkoitus vähintään puolittaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Lisäksi tiekartan tulee vastata Suomen hiilineutraaliustavoitteeseen 2035 ja luoda näkymä sen jälkeiseen EU:n ilmastoneutraaliuspolkuun 2050. Tiekartassa esitetään siksi myös keinot, jolla liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteet ja toimet kohdentuvat ensisijaisesti tieliikenteeseen, koska suurin osa kasvihuonekaasupäästöistä syntyy tieliikenteessä ja tieliikenteessä on siten suurin päästövähennyspotentialiaali.

Tiekartta koostuu kolmesta vaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa edistettäisiin fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja

kannustimin. Päätökset tuista ja kannustimista tehtäisiin alkuvuodesta 2021. Toisessa vaiheessa arvioitaisiin keinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Vaikutusarvioinnit valmistuisivat viimeistään syksyllä 2021. Viimeinen vaihe on ehdollinen. Syksyllä 2021 hallitus arvioisi sitä, riittävätkö ensimmäisen ja toisen vaiheen keinot sekä EU-tasolla tehtävät

päätökset Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä. Jos tavoite ei näyttäisi toteutuvan, hallitus tekisi päätökset muista tarvittavista toimista.

Tiekartan valmistelussa on hyödynnetty lokakuussa 2020 valmistuneen fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän työtä sekä liikenne- ja viestintäministeriön erikseen tilaamia vaikutusarviointeja.

Suomen ympäristökeskus katsoo (SYKE), että valtioneuvoston periaatepäätösluonnoksen tavoitteet fossiilittoman liikenteen edistämisestä usein eri keinoin ovat kannatettavia ja tarvittavia liikenteen kestävyysmurroksen edistämiseksi.

#### Päästövähennysten kunnianhimoista

Tiekarttaluonnos vastaa kansallisella tasolla liikenteen päästövähennystasoon, josta on sovittu Suomessa ennen kuin oli tietoa EU:n yhtenäisten päästövähennystavoitteiden tiukentamisesta joulukuussa 2020. EU:n yhteistä päästövähennystavoitetta nostettiin 40 prosentista 55 prosenttiin, minkä takia myös Suomen taakanjakosektorin tavoite todennäköisesti muuttuu nykyisestä -39 % lähemmäksi -55 %. Samalla on todennäköistä, että liikenteen päästöjen puolittaminen 2030 ei riitä Suomelle. Näin koska maataloudessa on erittäin vaikea lisätä päästövähennyksiä samassa tahdissa kuin mitä taakanjakosektorin tavoitteet tulevat Suomen osalta kasvamaan. Maatalouden päästöt ovat nykyisin noin kolmasosa taakanjakosektorin päästöistä. Muiden sektorien on silloin lisättävä päästövähennyksiään. Tiekartan tulisi sen takia jo tässä vaiheessa pitää sisällään riittävästi liikenteeseen kohdistuvia lisätoimia, joilla varmistetaan aiempaa kunniahimoisempi päästövähennystavoite, ja jolla siten vastataan myös hallitusohjelman ”vähintään puolittaa” ilmaisuun.

Tiekarttaluonnoksessa on myös toinen viestinnällinen ongelma. Sen nimi antaa mielikuvan, ettei fossiilisia polttoaineita käytetä liikenteessä vuonna 2045. WAM-skenaariossa fossiilisia polttoaineita on kuitenkin vielä 3 % käytössä vuonna 2045.

#### Vaikutusten arviointimenetelmistä

Lähtökohtana liikenteen päästövähennystarkastelussa on WEM-skenaario, joka käytännössä pohjautuu vuoden 2030 tilannetta kuvaavan Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman WAM-skenaarioon. Uuden WAM-skenaarion tarkoituksena on kattaa WEM skenaarion ja liikenteen päästöjen puolittamistarpeen ero, mikä on arvioitu olevan 1,65 Mt CO<sub>2</sub>-ekv. vuonna 2030. Uuden WEM-skenaarion toimenpiteillä on arvioitu saavutettavan 3,1 Mt CO<sub>2</sub>-ekv. päästövähennystavoite. Tämän oletetaan toteutuvan automaattisesti, vaikka toteutumiseen liittyy vielä suuria epävarmuuksia – kumpaankin suuntaan. Esimerkiksi oletukset uusien autojen myynnistä ja maamme ulkopuolelta tulevien autojen tuonnista voivat poiketa selvästi käytetystä perusennusteesta. Työssä ei selviä kunnolla se, minkälaisista yhteisistä toimenpiteistä on kyse uusissa WEM- ja WAM-skenaariossa, ja mitkä ovat eri toimenpiteiden epävarmuudet ja keskinäiset riippuvuussuhteet, jotta voitaisiin arvioida lopputuloksen oikeellisuus. Kunkin toimenpiteen jälkeen pitäisi selkeästi olla linkki lisämateriaaliin, jossa arviointiperusteet olisivat selkeästi esillä. Nyt päästövähennysten täsmällisyydestä tulee virheellinen kuva.

Kustannuksia on arvioitu vain valtiolta vaadittujen taloudellisten panosten perusteella. Tämä on harhaanjohtava tapa rinnastaa hyvin erilaisia taloudellisia vaikutuksia keskenään. Esimerkiksi sähköautojen lisäämisen edistäminen näyttäytyy nyt taloudellisesti erittäin kalliina toimenpiteenä, vaikka sähköautojen hankkijat pääsevät jo tällä hetkellä parempaan taloudelliseen lopputulokseen kalliimmasta hankintahinnasta huolimatta, kun elinkaariajattelu otetaan arvioissa mukaan. Jotta pystytään saamaan aikaan haluttu muutosnopeus liikkumisen päästövähennyksissä, on tuotava kuluttajien, kuntien ja yritysten elin-kaarikustannukset esiin valtion kustannuspanosten rinnalle. Samalla tulee varmistaa toimenpiteiden sosiaalinen kestävyys ja alueellinen oikeudenmukaisuus tilanteessa, jossa uudet sähköiset ajoneuvot ovat kalliimpia kuin nykyiset autot. Uusien sähköautojen hinta on kuitenkin alentumassa merkittävästi, ja edullisemman hintaluokan autoja on jo saatavilla. Käytettyjen autojen markkinoilla sen sijaan sähköautoja on vielä heikosti saatavilla, jolloin sähköauton hankinta on vaikeampaa alemmassa ansiotuloluokassa oleville. Kuitenkin sähköautojen hankinnan tuki tuo myös vähitellen enemmän käytettyjä sähköautoja markkinoille. Luonnoksessa mainittu taloyhtiöiden latausinfrastruktuurien tukien jatkaminen ja korottaminen onkin tärkeää, jotta sähköautot tulevat mahdollisiksi mahdollisimman kattavalle joukolle ihmisiä.

Jokaisen viivästyneen vähäpäästöisen auton tulo liikenteeseen perinteisen polttomoottoriauton tilalle 2020-luvulla, maksaa yhteiskunnalle päästövähennyskustannuksia 2030 jälkeen. Näitä kuluja ei ole kuitenkaan otettu huomioon tiekartassa, mikä edelleen korostaa nyt esitettyjen talousarvioiden puutteellisuutta.

Kevyen liikenteen (kävely ja pyöräily) edistämiseen liittyy huomattavia terveyshyötyjä. Joukkoliikenteen ja sähköisen liikenteen edistämiseen liittyy niin ikään pienhiukkasten ja typenoksidien pitoisuuksien sekä melun vähenemiseen liittyviä terveyshyötyjä. Näiden vaikutusten arviointi ja tuominen perinteisten kustannusten rinnalle avaa erilaisen näkökulman hillintätoimien kustannustehokkuuteen. Esimerkiksi keväällä 2021 SYKE:n, Ilmatieteen laitoksen sekä Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen yhteistyönä tehty raportti liikenteen terveysvaikutuksista Suomessa tarjoaa taustatietoa ja menetelmiä eri toimenpiteiden terveysvaikutusten tarkasteluun.

Matkaketjujen mahdollisuuksia huomioidaan tiekartassa vähän ja lähinnä digitalisaation näkökulmasta. Esimerkiksi asemanseutujen mahdollisuudet erilaisten matkaketjujen mahdollistamisessa voitaisiin huomioida paremmin.

## Vaiheen 1 arviot ja toimenpiteet

Toistaiseksi vain vaiheen yksi toimenpiteitä on arvioitu kvantitatiivisesti päästöjen ja valtiolta vaadittujen taloudellisten panosten perusteella. Tälle vaiheelle on päästövähennysarvioksi saatu 0,62 Mt CO<sub>2</sub> vuoteen 2030 mennessä. Tätä määrää ei kuitenkaan saa kasaan laskemalla esitettyjen toimenpiteiden päästövähennysarviota yhteen - osa toimenpiteistä odottaa vielä arvioita. Yhden täsmällisen lukuarvon sijaan eri toimenpiteiden lopputuloksen vaihteluväli pitäisi esittää toisistaan riippumattomina eli varmistaa, etteivät lukuarvot kuvaa keskinäistä kaksoislaskentaa. Sama koskee kustannuksia, jotka pitäisi purkaa edellä esitetyn mukaisesti monipuolisemmin.

Romutuspalkkion suunniteltu vaikuttavuus jää epäselväksi, koska kampanjoiden lukumäärää 2021-2030 ei ole esitetty. Romutuspalkkio pitäisi suunnata ainoastaan täyssähköauton ja -pyörien hankkijoille tai julkisen liikenteen käytön kausilippualennuksiin. Vain näin saadaan riittävää muutosta aikaiseksi vuosien 2030 ja 2045 tavoitteiden saavuttamiseksi.

Vaikuttavuudeltaan selvästi merkittävimmäksi lisätoimeksi nousee biopolttoaineiden jakeluelvoitteen nostaminen 34 prosenttiin siten, että biokaasu ja sähköpolttoaineet ovat siinä jatkossa mukana. Sähköpolttoaineiden sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen on kannatettavaa. Biokaasun mukaan ottoa on perusteltu sillä, ettei biokaasu jatkossa korvaisi jakeluelvoitteessa jo valmiiksi olevia biopolttoaineita, vaan fossiilisia polttoaineita, jolloin vuoden 2030 jakeluelvoitetta tulisi nostaa samalla määrällä kuin biokaasua olisi samana vuonna arviolta saatavilla liikennekäyttöön.

Suomen ympäristökeskus näkee, että biokaasun pitäminen jakeluelvoitteen ulkopuolella olisi kuitenkin parempi vaihtoehto vähähiilisyiden edistämiseksi. Se olisi selvä viesti kuluttajille ja yrityksille, että erillisjakelussa oleva biokaasun valinta olisi heille aidosti lisäinen ilmastotoimi. Samasta syystä myöskään jakeluelvoitteen ulkopuolella erillisjaettavaa sähköpolttoainemäärää ei pitäisi sisällyttää jakeluelvoitteen piiriin. Kestävän kysynnän edistäminen on tärkeä osa kustannustehokasta ilmastopolkua. Lisäksi biokaasun mukaanotto jakeluelvoitteeseen vähentäisi kestävien parafiinisten biodieselien osuutta jaettavassa dieselisissä, mikä heikentäisi päästövähennysten aikaansaamista raskaassa liikenteessä.

Biokaasun laajamittaiseen liikennekäyttöön liittyy kuitenkin suuria epävarmuuksia, koska autoteollisuus näyttäisi siirtävän tuotekehitystä enenevässä määrin täyssähköautoihin, ja samalla

luopuvan biokaasuautojen jatkokehittämisestä. Tämä pitäisi ottaa huomioon tiekartassa. Samalla tämä korostaa biokaasun pitämistä erillään jakeluelvoitteesta ja viestinnällistä tarvetta tuoda selkeästi esiin, että vanhojen bensa-autojen muuttaminen biokaasuautoksi on ilmastoystävällinen kuluttajavalinta

Kestävien biopolttoaineiden rajallisuuden takia jakeluelvoitetta tulisi nostaa nykyisestä vuoden 2029 tavoitteesta (30 %) ainoastaan samalla määrällä kuin sähköpolttoaineita olisi samana vuonna arviolta saatavilla liikennekäyttöön jakeluelvoitteessa.

Liikenteen palveluiden ja digitalisaation edistämiseen on kiinnitetty huomiota, mikä on erittäin tärkeää uusien ratkaisujen luomiseksi, jolla mahdollistetaan osaltaan turhien ajokilometrien vähentäminen. Tiekartan tulisi myös keskeisesti huomioida tavat tunnistaa ja purkaa hallinnollisia esteitä uusilta liikennepalveluilta, kuten jo tehtiin Liikennepalvelulain tultua voimaan, sekä kannustaa uusien sovellusten ja innovaatioiden kehitykseen, jossa keskitytään palveluketjujen päästöjen minimointiin.

## Vaiheen 2 ja 3 toimenpiteet

Jakeluelvoitteen kasvattamiseen liittyy riskejä jo EU:n ilmastopolitiikan suunnalta, minkä takia Suomen ei ole syytä kasvattaa jo ennestään maailman korkeinta biopolttoaineiden jakeluelvoitetta vaiheessa 2. Tämä on tehtävissä ainoastaan sähköpolttoaineiden kasvattamisen myötä, joiden laajamittaiseen käyttöön liittyy vielä suuri epävarmuuksia.

WEMiin ja vaiheeseen 1 liittyvät epävarmuudet korostavat tarvetta ryhtyä välittömästi toimiin autokannan mahdollisimman nopean vähäpäästöisyyden ja liikennejärjestelmien energiatehostumisen suuntaan. Tämä koskee erityisesti vaiheita 2 ja 3, joissa tarvitaan riittävästi vaikuttavia toimia. Tilanne korostaa taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönoton tarvetta. Vähäpäästöisistä vaihtoehdoista on tehtävä kuluttajille ja yrityksille taloudellisesti houkuttelevampi vaihtoehto.

Digitalisaation mahdollisuudet ovat vielä lunastamatta liikkumisen palvelujen mullistajina ja tavarakuljetusten tarpeen minimoinnissa. Varsinkin digitaalisten palvelujen käyttöönoton yleistymisen edellytyksenä on käyttöönoton helppous, mutta myös yleinen arvopohjan muutos. Tämän ja muuhun liikenteen murrokseen tarvitaan selkeitä, myönteisiä viestejä yhteiskunnalle. Viime kädessä on kyse muutoksen välttämättömyyden ja mahdollisuuksien ymmärtämisestä,

millä luodaan ilmastomyötäiselle kysynnälle ja tarjonnalle vahvat markkinat Suomessa ja sitä kautta myös vahvistetaan alan vientitoimintaa.

Kyse on vahvasti viestinnästä ja siitä, että suomalaiseen osaamiseen panostetaan tällä alueella riittävästi. Tätä viestiä on syytä jo vahvistaa tiekartassa, kun samalla parannetaan päästövähennystoimien vaikutusarvioita ja tavoitteen kunnianhimoa.

Lausunnon valmisteluun ovat osallistuneet johtaja, professori Jyri Seppälä, johtaja Marko Tainio, tutkimusprofessori Paula Kivimaa sekä tutkija Santtu Karhinen.

Koskinen Laura

Suomen ympäristökeskus SYKE - johtaja, professori Jyri Seppälä (Kulutuksen ja tuotannon keskus), johtaja Marko Tainio (Kestävän kaupungistumisen strateginen ohjelma), tutkimusprofessori Paula Kivimaa sekä tutkija Santtu Karhinen (Kulutuksen ja tuotannon keskus).