

Lausunto

15.02.2021

Asia: VN/9996/2019

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

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

LAUSUNTO: FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausuntomme fossiilittoman liikenteen tiekartasta. Tiekartta on ensiarvoisen tärkeä periaatepäätös, koska se linjaa liikenteen päästövähennystoimenpiteet pitkällä aikavälillä ja tarjoaa mahdollisuuden tehdä liikennejärjestelmien kehittämisen toimintaympäristön selväksi kansalaisille, yrityksille, kunnille ja muille sidosryhmille. Juuri tähän näkökulmaan liittyikin tiekartan merkittävin puute. Tiekartta tunnustaa kiitettävällä tavalla päästövähennyksiin liittyviä kansainvälisiä reunaehtoja ja tuo ilmi päästövähennysten edellyttävän erittäin laajan keinovalikoiman käyttöä, mutta valitettavasti keskittyy konkreettisissa toimenpiteissä ajoneuvojen energiatehokkuuteen ja uusiutuviin käyttövoimiin liittyviin kannusteisiin ja tukiin ja jättää tavoitteen saavuttamiseksi välttämättömät liikennejärjestelmätason toimenpiteet avoimeksi.

Hukattu mahdollisuus

Tiekartassa todetaan, että ”Tavoitteena on, että fossiilisten liikennepolttoaineiden myynti kotimaan liikenteeseen loppuu vuonna 2045. Jos liikenteessä vuonna 2045 edelleen käytetään fossiilisia polttoaineita, tavoite fossiilittomasta liikenteestä ei voi toteutua.” Fossiilisten liikennepolttoaineiden myynnin lopettamisen jättäminen tavoitteen tasolle on tiekartan merkittävin hukattu mahdollisuus, joka jättää takaportin auki sille, että tavoitteen kanssa ei olla tosissaan. Selkeä fossiilisten liikennepolttoaineiden myyntikielto 2045, samaan tapaan kivihiilen energiankäytön kiellon 2029 kanssa, tulee lisätä tiekartan toimenpiteeksi. Tämä asettaisi selkeän reunaehdon, jonka mukaisesti kotitaloudet, yritykset ja kunnat voisivat tehdä päätöksiä liikennejärjestelmän, ajoneuvojen ja uusiutuvien käyttövoimien suhteen. Henkilöautojen keskimääräisen romutusikänsä ollessa Suomessa yli 21 vuotta (Autoalan tiedotuskeskus), nyt tehtävät päätökset autojen käyttövoimista määrittävät

merkittävästi energiankulutuksen jakaumaa käyttövoimittain vuonna 2045 ja nestemäisistä polttoaineista tulisi pyrkiä kaikin tavoin eroon jo nyt, koska tiekartan mukaan ”kaikkien liikennepolttoaineiden korvaaminen nestemäisillä biopolttoaineilla globaalitasolla on mahdotonta”. Tämän vuoksi tarvitaan välittömästi fossiilisten liikennepolttoaineiden myyntikielto 2045.

#### Yksiselitteisesti väärät päästövähennysten kustannusarviot

Tiekartta sisältää valitettavasti lukuisia täysin virheellisiä arvioita päästövähennystoimien hinnasta. Ensinnäkin päästövähennystoimien hinta on laskettu vain valtiontalouden näkökulmasta, mikä on yksiselitteisesti väärin. Tästä johtuen esimerkiksi biopolttoaineiden jakeluvaihteen korottamiselle ei ole tiekartassa hintaa, vaikka se nostaa selvästi erityisesti dieselin hintaa ja vaikuttaa siten kotitalouksiin ja yrityksiin. Toisena esimerkkinä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen investoinnit näyttävät kalliina, koska niiden kansanterveydellisiä hyötyjä ja auton käytön vähentämisestä tai lopettamisesta kotitaloudelle tulevia hyötyjä ei tiekartassa oteta huomioon. Päästövähennysten hyötyjä ja kustannuksia tulee aina tarkastella yhteiskuntataloudellisesti, sisällyttäen tarkasteluun vaikutukset kotitalouksille ja yrityksille. Jos ja kun tällaisia rahallisia arvioita ei ole käytettävissä, ei €/t-lukuja tule esittää.

Toiseksi, päästövähennysten kustannukset on esitetty vuodelle 2030 rajoittuvien päästövähennysvaikutusten ja kustannusten kautta, mikä myös on yksiselitteisesti väärin, koska autojen elinkaari ja siten päästövaikutukset ulottuvat vuotta 2030 pidemmälle ja päästövähennystoimien hinnat muuttuvat jatkuvasti teknologian kehityksen ja käyttäytymisen muutosten myötä. Tiekartassa tulee siis esittää päästö- ja kustannusvaikutukset kumulatiivisesti valtiontalouden lisäksi yritysten ja kotitalouksien näkökulmasta vuoteen 2045 saakka. Mikäli tällaisia lukuja ei ole saatavilla, tulee €/t-hinnat poistaa tiekartasta harhaanjohtavina.

#### Lähtökohtien epävarmuus

Tiekartan lähtökohtana on EU:n vanha päästövähennystavoite -40 % vuodelle 2030 ja siitä johdettu Suomen taakanjakosektorin vähennystavoite -39%, josta on johdettu liikenteelle päästöjen puolittamisen tavoite. EU on kuitenkin jo päättänyt kiristää tavoitetta tasolle -55 %, joka todennäköisesti tarkoittaa myös Suomen taakanjakosektorille aiempaa tiukempaa päästötavoitetta. Näin ollen tiekartan lähtökohta on todennäköisesti vanhentunut ja tavoitteen vuodelle 2030 tulee olla tiukempi, jolloin tarvitaan myös määrätietoisempia päästövähennystoimenpiteitä.

Tiekartta pohjautuu perusennusteeseen, jonka mukaan uusien henkilöautojen myynti olisi Suomessa 120 000 autoa vuodessa ja kasvaisi 150 000 autoon vuodessa vuoteen 2050 mennessä. Tämä oletus on korkea viime vuosien tasoon nähden. Poliittikkaskenaariossa uusien autojen myynti kasvaa samalla tavoin, mikä on vahvasti ristiriidassa samanaikaisesti tavoiteltavan henkilöautojen liikennesuorituksen vähenemisen kanssa. Toisaalta perusennusteessa käytetty ennuste ladattavien hybridien ja täyssähköautojen osuudesta (6,1 % + 2 %) uusien autojen myynnistä on vuoden 2020 käyttövoimajakauman (13,7 % + 4,4 %) perusteella jo vanhentunut. Nämä seikat tekevät perusennusteen oletetuista päästövaikutuksista epävarmoja ja perusennuste tulee päivittää ennen tiekartan hyväksyntää ja tämän jälkeen vähintään vuosittain epävarmuuksien huomioon ottamiseksi.

## Toimenpiteet

### Vaihe 1

Tiekartan vaiheen 1 toimenpiteet sisältävät kiitettävän laajan valikoiman toimenpiteitä, joissa on otettu huomioon myös sähköautojen käyttöönoton esteiden poistaminen latausinfrastruktuurin ja latauspalveluiden yhteiskäytön kehittämisen muodossa. Myös tutkimus- ja kehitysrahoitus on ilahduttavasti mukana toimenpiteissä. Edellä mainittujen tiekartan päästövähennys- ja kustannusvaikutusten ongelmien vuoksi tutkimusrahoitusta tulee kuitenkin kohdentaa vaikutusten arvioinnin kehittämiseen tiekartassa mainittujen teemojen lisäksi.

Vaiheen 1 toimenpiteisiin liittyy myös merkittäviä epävarmuuksia, erityisesti EU:n CO<sub>2</sub>-raja-arvodirektiiviin liittyvä tavoite kaasukäyttöisten autojen huomioimisesta on autoteollisuuden näkökulmasta askel taakse, koska kaasuhenkilöautoja ei juuri enää valmisteta, joten tavoite tuskin toteutuu. Romutuspalkkioiden osalta romutettavan auton tilalle hankittavan uuden henkilöauton tulee tiekartan mukaan olla päästöiltään enintään 120 g/km. Tämä on yksiselitteisesti liikaa, koska romutuspalkkiolla hankittavista autoista merkittävä osa on edelleen autokannassa vuonna 2045, tulee romutuspalkkion ehtona olla jatkossa täyssähköauton, joukkoliikenteen kausilipun tai polkupyörän hankinta.

### Vaihe 2

Tiekartan vaiheen 2 toimenpiteissä jakeluvelvoitteen kasvattamiseen liittyen tulee nostaa esille niihin liittyvä erittäin suuri poliittinen epävarmuus EU:ssa raaka-aineiden kestävyyskriteerien vuoksi, erityisesti palmuöljytisleidien osalta. Liikenteen palveluistumisen osalta päästövähennykset kytkeytyvät vahvasti vaiheen 1 joukkoliikenteen edistämisen toimenpiteisiin ja epävarmuus on vaikutusten arvioinnin mukaan erittäin suuri, joten lisäselvityksille on todella suuri tarve. Tämä koskee myös etätöitä ja logistiikan digitalisaatiota, joten vaiheen 2 toimenpiteillä tarvittavien lisäpäästövähennysten saavuttamiseen liittyy epävarmuuksia, jotka päästövähennysten toteuttamisen kireän aikataulun huomioon ottaen ovat liian suuria toimenpiteiden lykkäämiseksi. Selvittämisen ohella jo tehokkaiksi keinoiksi tunnistetut toimenpiteet tulee ottaa välittömästi käyttöön.

### Vaihe 3

Vaiheen 2 yhteydessä mainittu päästövähennysten kireän aikataulun huomioon ottaen liian suuri epävarmuus koskee vielä suuremmassa määrin vaiheen 3 toimenpiteitä. EU-tason toimet ja sähköpolttoaineiden kaupallisen tuotannon aloitus vievät mitä todennäköisimmin niin kauan, että niillä ei ehdi olla merkittävää vaikutusta vuoden 2030 tavoitteen saavuttamiseen. Näin ollen kansallisilla taloudellisen ohjauksen toimenpiteillä on ratkaiseva merkitys tavoitteen saavuttamisessa ja päätökset niiden käyttöönotosta tulee tehdä vuoden 2021 aikana.

Asikainen Saara

Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto - Tenure track -  
professori Heikki Liimatainen, Liikenteen tutkimuskeskus Verne (Tampereen  
yliopisto)