



Kirje

18.2.2021

VN/9996/2019
VN/9996/2019-TEM-335

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö TEM:lle; Fossiilittoman liikenteen tiekartta - luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Työ- ja elinkeinoministeriöllä ei ole huomautettavaa tiekartan suuriin linjoihin. Esitetty toimenpiteiden vaiheistaminen luo tarkoituksenmukaisen etenemistien tuleville toimille. Tärkeintä on päästä toteuttamaan konkreettisia toimia laajalla rintamalla. Suomen hiilineutraalisuustavoite 2035 vaarantuu, jos liikenteen päästöjä ei onnistuta vähentämään suunnitellusti. Liikenteen päästöjen vähentämisellä on myös keskeinen rooli Suomea sitovien taakanjakosektorin velvoitteiden täyttämässä.

Eräs olennainen lisäselvittämisen paikka on työ- ja elinkeinoministeriön mielestä biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen tason määrittely vuoteen 2030. Kaiken kaikkiaan tiekartan toimenpiteiden vaikutusarviointi on tärkeää. Toimilla on merkittäviä taloudellisia ja tulonjakovaikutuksia niin kansalaisten, yritysten kuin kansantaloudenkin tasolla. Samaan aikaan on huolehdittava valtiontalouden tarpeista. Toimissa tulisi pyrkiä mahdollisuuksien mukaan korkeaan kustannustehokkuuteen mm. elinkeinoelämän kilpailukyvyn näkökulmasta.

Useat tiekartan toimista ja niiden vaikutuksista ovat sidoksissa toisiinsa. Käyttövoimien tuet/verot vaikuttavat liikennesuorituksen määrään. Liikennekaluston uusiutumismuutos vaikuttaa puolestaan polttomootoriajoneuvojen määrän ja käytön kautta jakeluvelvoitteen piirissä oleviin polttoainemääriin. Tällaiset asiat tulee huomioida vaikutusarvioissa ja niihin liittyvissä herkkyyksianalyysissä.

Työ- ja elinkeinoministeriö kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin:

Yleistä:

Monien toimien päästövähennysvaikutuksia on ilmoitettu kahdella, jopa kolmella merkitsevällä numerolla, esim. 0,211 milj. t CO₂. Näin tarkkaa ilmoittamista on harhaanjohtavaa, sillä oletukset teknologioiden kehityksestä, liikennetarpeesta jne. ovat vain oletuksia. Jopa kahdella merkitsevällä numerolla ilmoitettu, arvioitu päästövähennys sisältää epävarmuutta.

Postiosoite
Postadress
Postal Address
Työ- ja elinkeinoministeriö

Käyntiosoite
Besöksadress
Office

Puhelin
Telefon
Telephone

Faksi
Fax
Fax

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet

PL 32
00023 Valtioneuvosto

Aleksanterinkatu 4

0295 16001
+358 295 16001

09 1606 2160
+358 9 1606 2160

www.tem.fi

Biopolttoaineet:

Työ- ja elinkeinoministeriö näkee ongelmallisena, että jakeluelvoitteen biopolttoainemäärää ehdotetaan nostettavan ensin keväällä 2021 ja heti uudestaan mahdollisesti saman vuoden syksynä. Syksyn toimiksi ehdotetaan lisäksi, että selvitetään biopolttoaineiden saatavuuden kestävä enimmäistaso. Kattava selvitys olisi tarpeen toteuttaa ennen kuin jakeluelvoitetta ylipäätään nostettaisiin. Selvitys olisi tärkeää toteuttaa linjassa ilmasto- ja energiastrategian ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman valmistelun ja linjauksien kanssa. Toimet vaikuttavat eri tavalla skenaariolaskelmien energiataseisiin. On tärkeää tehdä nämä strategiset linjaukset koordinoitusti ja johdonmukaisesti.

Työ- ja elinkeinoministeriö viimeistelee parhaillaan kansallisen jakeluelvoitelainsäädännön uudistamista. Hallituksen esityksen luonnos oli lausuntokierroksella 22.12.2020-5.2.2021. Ehdotetuilla lakimuutoksilla pantaisiin liikenteen uusiutuvan energian edistämistä koskevan sääntelyn osalta täytäntöön uudelleenlaadittu uusiutuvan energian direktiivi. Direktiivin täytäntöönpanon aikaraja on 30.6.2021. Lisäksi ehdotetulla lailla säädettäisiin kansallisen jakeluelvoitteen soveltamisalan laajentamisesta uusiin polttoaineisiin: biokaasuun ja muuta kuin biologiasta alkuperää oleviin uusiutuviin nestemäisiin ja kaasumaisiin liikenteen polttoaineisiin (sähköpolttoaineet). Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, ettei ehdotetulla lailla olisi tarkoitus nostaa jakeluelvoitteen tavoitetasoa, eikä se ole ollut osana lain valmistelutyötä, mukaan lukien vaikutustenarviot. Ehdotetun lain vaikutustenarviossa on todettu, että mahdollista jakeluelvoitteen tason nostoa tulee arvioida ilmasto- ja energiastrategian ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman valmistelun yhteydessä.

Lisäksi työ- ja elinkeinoministeriö haluaa korostaa, että biopolttoainetavoitteen korottamisessa on otettava huomioon myös tavoite sähköautoille. Luvun 3.1.2 mukaan tavoitteeksi esitetään, että liikenteessä on vuonna 2030 noin 700 000 sähkökäyttöistä henkilöautoa ja 45 000 pakettiautoa, joista vähintään puolet on täyssähköautoja. Tämän tavoitteen täyttymisellä ja siihen liittyvällä epävarmuudella on keskeinen merkitys biopolttoaineiden jakeluelvoitteen täyttämiseen tarvittavaan biopolttoaineiden määrään.

Liikenteen sähköistyminen:

Sivulla 30 tavoitteista vuoteen 2045 todetaan: ”*Tavoitteena on, että vuonna 2045 vähintään noin 35 % liikenteen jäljellä olevasta kokonaisenergiankulutuksesta hoidettaisiin sähköllä*”. Jos tämä on tosiaan kokonaisenergiankulutuksesta, on sähköllä huomattavasti suurempi osuus ajoneuvokilometreissä ja tonnikipilometreissä, kuin kokonaisenergiankulutuksesta. Toivottavasti tämä on otettu huomioon tavoitetta asetettaessa.

Sähköautojen latauspalveluiden yhteiskäytön ja roamingin kehittäminen jätettäisiin esityksessä komission kesällä 2021 antamaan muutosehdotukseen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevasta direktiivistä (ns. jakeluinfradirektiivi EU 2014/94). Direktiiviehdotuksen antaminen saattaa myöhästyä ja direktiivien toimeenpanossa on pitkäähköt määräajat. Tarjolla olevien latauspalveluiden suuret erot ja niiden välisten roamingien kalleus haittaavat sähköautoilijoita Suomessa jatkuvasti. Suomen tulisi harkita, pystytäänkö kansallisesti miltä osin toimeenpanemaan yhteiskäyttöä ja roamingia edistäviä toimia ja myös toimeenpanemaan direktiiviehdotuksesta tulevia vaatimuksia ennen direktiivin toimeenpanopäivämäärää.

Sähköautoissa on ladattavien hybridien todelliset päästöt ja päästövähennykset epäselviä. Suomi on poikkeus sähköautoilussa, sillä ladattavien hybridien osuus on meillä poikkeuksellisen suuri sähköautoissa. Selvää on, että valtaosaa ladattavia hybridejä ei ajata, kuten autonvalmistajien WLTP-testit. Toimenpiteiden seurannassa tulisi lisätä ladattavien hybridisähköautojen todellisten polttoainekulutusten ja siten päästöjen selvittäminen laajoilla kyselyillä tms. Jos päästöt ovat merkittäviä, tämän pitäisi ohjata toimenpiteitä ja vähentää ladattavien hybridien veroetuja tai erotella niitä voimakkaammin auton moottorikoon ja painon mukaan. Nykyään suuret SUV-autot kannattaa myydä ja ostaa ladattavina hybrideinä, vaikka ei ajaisi sähköllä juurikaan. Tämä aiheuttaa kritiikkiä, että hyvätuloisten autot saavat merkittäviä verohelpotuksia. Tämä luo myös varjoa kohtuuhintaisten ja – kokoisten lataushybridin käyttöön, missä työ- ja asiointimatkat hoidetaan sähköllä ja viikonlopun mahdolliset pidemmät retket polttomoottorilla.

Tiekartan toimenpiteet matkailuelinkeinon näkökulmasta

Hyvät liikenneyhteydet ovat Suomen matkailulle välttämättömiä. Kotimaanmatkoilla yksityisauton käyttö on yleistä, koska monet matkakohteet ovat saavutettavissa sujuvasti vain omalla autolla. Lisäksi suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen ulkopuolella kohteiden saavutettavuus julkisilla liikennevälineillä on heikkoa erityisesti koulujen loma-aikoina. Tämän vuoksi tiekartan toimenpiteiden toteutuksessa on tärkeää arvioida toimenpiteiden vaikutuksia elinkeinoelämälle eri alueiden erityispiirteet huomioiden. Toisaalta matkailu tuo liikenteelle taloudellista hyötyä ja lisää kannattavuutta. Liikennejärjestelmän tehostamisessa parhaat tulokset saadaan paikallis- ja matkailuliikenteen tarpeiden tehokkaalla yhteensovittamisella.

Työ- ja elinkeinoministeriä toteaa, että toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ovat kannattavia ja voivat osaltaan edistää muun muassa pyörämatkailun edellytyksiä paikallisesti. Samalla tulee kuitenkin huomioida, että matkailu edelleen edellyttää pitkiä siirtymiä paikasta toiseen. Tämän vuoksi merkittävä henkilöliikenteen suoritteiden vähentäminen edellyttää toimivia ja laadukkaita joukkoliikennepalveluita ja matkaketjujen rakentamista myös matkailijoiden tarpeet huomioiden. Lisäksi esimerkiksi raideliikenteen palveluiden kehittäminen ja riittävien yhteyksien turvaaminen voisivat edesauttaa yksityisautoilun vähentämistä matkailussa. Toisaalta etätöiden lisääntyminen ja monipaikkainen asuminen voivat vähentää yksityisautoilun tarvetta ja luoda uudenlaisia matkustamisen tapoja ja synnyttää uudenlaisia tarpeita liikenteen palveluille. Esimerkiksi työ- ja lomamatkan yhdistämisen yleistyminen pidentää viipymää matkakohteessa ja voi siten osaltaan vaikuttaa matkailusta aiheutuvien päästöjen vähentymiseen.

Työ- ja elinkeinoministeriö korostaa, että tiedon saatavuus ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus sekä digitalisaation laaja hyödyntäminen ovat keskeisessä roolissa kestävien matkaketjujen ja asiakaslähtöisten palvelujen kannalta. Tiedolla johtamisen merkitys matkaketjujen rakentamisessa korostuu paitsi paikallisten asukkaiden ja matkailijoiden tarpeiden yhteensovittamisessa, mutta myös esimerkiksi sesonkivaihteluiden huomioimisessa. Jotta sujuvat ja toimivat matkaketjut palvelisivat myös matkailukysyntää, tarvitaan reaaliaikaista ja helposti saatavilla olevaan tietoa erilaisista vaihtoehtoista. Tiivis yhteistyö liikenteen toimijoiden välillä lisää matkailijoiden luottamusta matkaketjujen toimivuuteen ja siten edesauttaa siirtymää kohti kestävämpiä liikkumismuotoja. Lisäksi jaettujen resurssien ja liikenne palveluna -toiminnan kehittämisen rinnalla tulisi liikennejärjestelmän kehitystä tarkastella laajempuna kokonaisuutena, jotta liikennejärjestelmän päästötavoitteiden vähentämistä voidaan seurata mahdollisimman luotettavasti.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että siirtymä kestävämpiin liikkumisen muotoihin edellyttää paitsi teknisiä ratkaisuja, myös muutoksia matkailijoiden kulutustavoissa ja -tottumuksissa. Joukkoliikenteen palvelutarjonnan tulee kyetä tarjoamaan houkutteleva ja kilpailukykyinen matkakokemus. Lisäksi suuri

systeminen murros edellyttää ainakin alkuvaiheessa toimenpiteitä ihmisten siirtymän ohjaamiseksi, johon tiekartan mukaisella liikkumisen ohjauksen määrärahan korottamisella pyritään. Myös tämän toimenpiteen osalta tulisi huomioida sekä kotimaisten että kansainvälisten matkailijoiden tarpeet.

teollisuusneuvos

Timo Ritoumumi

asiantuntija

Kirsi Tervola-Joutsen

Liitteet -

Jakelu LVM Liikenne- ja viestintäministeriö

Tiedoksi -