Fossiilittoman liikenteen tiekartta –työryhmän loppuraportti

Kuljetusten päästöt ja HCT-seminaari, 11.11.2020

Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö

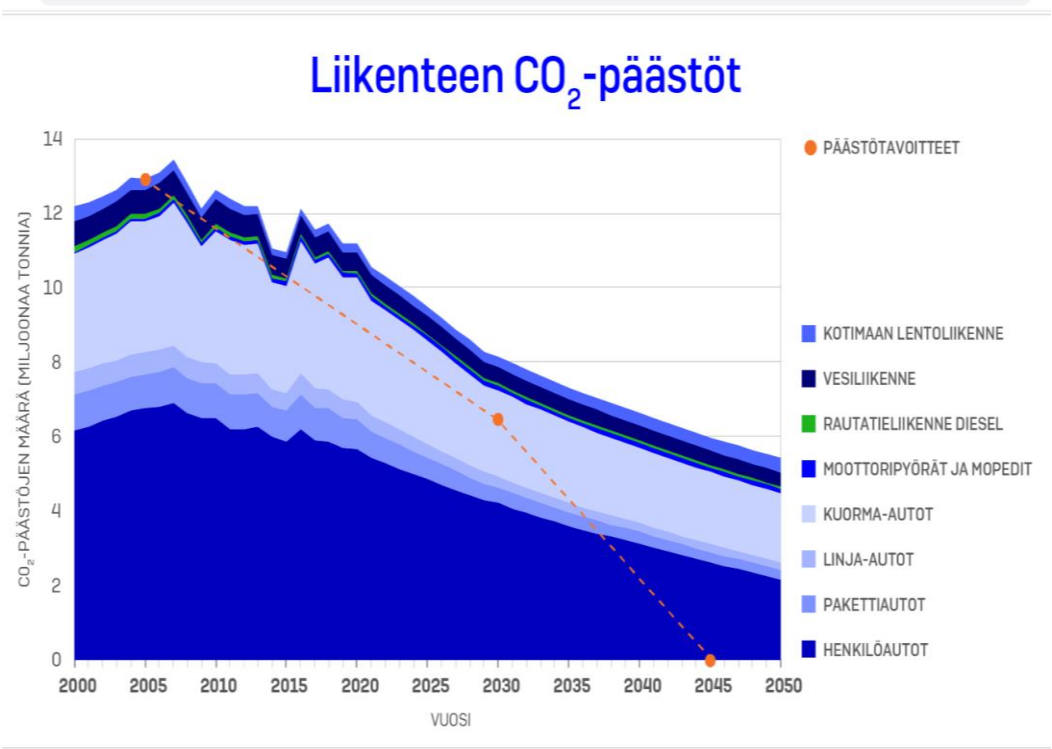
LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Fossiilittoman liikenteen työryhmä ja työryhmän loppuraportti

- Hallitusohjelman mukaan liikenteen päästöt tulee puolittaa vuoteen 2030 mennessä sekä laatia fossiilittoman liikenteen tiekartta.
- Liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marin asetti fossiilittoman liikenteen tiekartta –työryhmän ajalle 1.11.2019-30.10.2020.
- Työryhmän on työssään tunnistettava keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi vuoteen 2045 mennessä.
- Työryhmä: Ammattiliitto Pro, Autoliitto, AKT ry, Autotuojat ry, Energiateollisuus ry, Ficom ry, Finavia Oyj, Finnair Oyj, ITS Finland ry, Kuntaliitto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Linja-autoliitto, Logistiikkayritysten liitto ry, maa- ja metsätalousministeriö, Meriteollisuus ry, Pyöräliitto, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKAL, Suomen luonnonsuojeluliitto, Suomen satamaliitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Suomen varustamot ry, Teknologiateollisuus ry, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, VR-Yhtymä Oy, Väylävirasto ja ympäristöministeriö, Ilmastopaneeli, Sitra ja VTT
- Työryhmän loppuraportti valmistui 27.10.2020

Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen uusi perusennuste

- Kotimana liikenteen päästöjen odotetaan vähenevän nykytoimin **noin 38 %** eli noin 3,2 miljoonaa tonnia **vuoteen 2030 mennessä** (verrattuna vuoteen 2005) (VTT:n perusennuste 2020).
- Tiekartan vaikutusarviointi on laadittu perusennusteen pohjalle eli liikenteen päästöjen puolittaminen edellyttää **vielä 12 prosenttiyksikön** eli noin **1,55 miljoonan tonnin** päästövähennystä vuoteen 2030 mennessä.
- Perusennuste ei ota huomioon korona-pandemian aiheuttamia muutoksia liikennesuoritteessa tai autokaupassa. Laskelmissa voi siksi olla epätarkkuutta 2020-luvun alkupuolella, mutta tämä tasoittunee pidemmällä aikajänteellä.
-



Fossiilittoman liikenteen tiekartta työryhmän ehdottamat toimet

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

11.11.2020

Vaihtoehtoiset käyttövoimat

- Keskeisin keino uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvattamiseksi v. 2030 mennessä on jakeluvelvoitelaki ja sen laajentaminen biopolttoaineiden lisäksi myös biokaasuun ja synteettisiin polttoaineisiin.
  - Jakeluvelvoite kasvaa jo nykyisen lainsäädännön mukaan 30 prosenttiin vuonna 2030. Jakeluvelvoitetta toteutettaessa on huomioitava uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineiden kestävyys sekä uusiutuvien polttoaineiden vaikutus polttoaineiden hintoihin.
  - Jotta uusiutuvat polttoaineet riittäisivät korvaamaan yhä suurempia osuuksia liikenteen fossiilisista polttoaineista pitemmällä aikavälillä, **liikenteen energiankulutusta tulee merkittävästi vähentää.**
- Biokaasun liikennekäyttöä tulee huomattavasti lisätä. Tavoitteena on, että liikenteeseen saataisiin noin 2,5 TWh biokaasua v. 2030 (100 000 - 130 000 kaasukäyttöistä henkilöautoa ja noin 6000 kaasukäyttöistä bussia ja kuorma-autoa).
- Biokaasun käytön edistäminen liikenteessä vaatii ohjauskeinoja sekä tuotantoon, kulutukseen että jakeluinfraan. Näitä ovat esimerkiksi energia- ja ravinnekiertotuet, raskaan kaluston hankintatuet, auto- ja ajoneuvoverot, jakeluinfratuet. Lisäksi tulee huolehtia siitä, että kaasuautot huomioidaan EU:n autovalmistajia koskevassa raja-arvolainsäädännössä.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat -2

- Sähköautotavoitetta tulee huomattavasti kiristää. Ottamalla käyttöön uusia ohjauskeinoja, uudeksi sähköautotavoitteeksi Suomessa vuonna 2030 tulee asettaa jopa 600 000-700 000 kappaleen sähköautomäärä. Näistä valtaosan tulee olla täyssähköautoja.
- Erityisesti täyssähköautojen yleistymistä Suomessa tulee edistää erilaisin taloudellisin ohjauskeinoin esimerkiksi, auto- ja ajoneuvoveron muutokset, määräaikaiset hankintatuet ja polttoaineveron muutokset tai liikenteen päästökauppa.
- Taloudellisen ohjauksen lisäksi huomiota tulee kiinnittää sähköautojen latausinfran kehittämiseen. Erityistä huomiota tulee kiinnittää sähköautojen latausmahdollisuuksiin taloyhtiöissä sekä haja-asutusalueilla, jonne latausinfra ei välttämättä markkinaehtoisesti rakennu yhtä tehokkaasti kuin tiiviimmin rakennetuille alueille.

Liikennevälineiden energiatehokkuus

- Autokannan uudistumista entistä vähäpäästöisemmäksi tulee Suomessa nopeuttaa – keskeisessä roolissa ovat sekä yksityisten henkilöiden, yritysten että julkisen sektorin ajoneuvohankinnat.
- Keskeisiä keinoja autokannan uudistamiseksi ovat esimerkiksi nykyistä voimakkaampi hiilen hinnoittelu liikenteessä, mahdolliset muutokset verotuksessa sekä muut mahdolliset taloudelliset ohjauskeinot (esim. hankintatuet, romutuspalkkiot).
- Vauhdittamalla uusien vähäpäästöisempien autojen kauppaa, myös käytettyjen autojen markkinoille saataisiin riittävä määrä entistä energiatehokkaampia ja/tai vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntäviä autoja, joihin myös pienituloisemmilla kotitalouksilla olisi varaa.

Liikennejärjestelmän energiatehokkuus

- Liikennejärjestelmän energiatehokkuutta on parannettava niin, että henkilöautojen suoritteet eli ajoneuvokilometrit eivät enää vuoden 2020 jälkeen kasva verrattuna vuoden 2019 tasoon. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuuden matkasuoritteesta tulee kasvaa merkittävästi vuoteen 2030 mennessä.
- *Myös tavaraliikenteessä tulee tapahtua huomattavaa energiankäytön tehostumista ja siirtymää teiltä raiteille ja vesille.*
- Merkittävimpiä keinoja liikennejärjestelmän tehostamiseksi ovat esimerkiksi liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen, kestävät infrainvestoinnit, kestävien liikkumispalveluiden yhteensovittaminen sekä digitaalisten teknologioiden ja automaation hyödyntäminen.
- Joukkoliikenteen tukien lisääminen kuuluu työryhmän suosittelemaan keinovalikoimaan. Työryhmä muistuttaa, että julkisen liikenteen toimintaedellytyksistä on huolehdittava myös poikkeusaikoina, sillä korona on aiheuttanut joukkoliikenteelle ja muulle julkiselle liikenteelle matkustajakadon ja rahoituskriisin.

Hiilen hinnoittelu

- Hiilen hinnoittelu jakoi mielipiteitä työryhmässä.
- *Vaikutusten arvioiden mukaan näyttää kuitenkin siltä, että hiilidioksidin nykyistä voimakkaampaa hinnoittelua tullaan tarvitsemaan liikenteeseen vuoden 2030 päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.*
- Loppuraportin suosituksena on, että tieliikenteen päästökauppajärjestelmän käyttöönoton mahdollisuus sekä sen suhde mahdolliseen EU-tason tieliikenteen päästökauppaan selvitetään. Vaihtoehtona kansalliselle päästökauppajärjestelmälle voisivat olla vastaavansuuruiset polttoaineveron korotukset.
  - Liikenteen verotuksen kehittämisen toimenpidesuosituksia valmistellaan osana valtiovarainministeriön liikenteen verotusta uudistavan työryhmän työtä. Tämä työ valmistuu keväällä 2021.
- Jos hiilen hinnoitteluun tehdään muutoksia, olennaista on selvittää ja huomioida järjestelmän vaikutukset eri toimijoille sekä tarvittavat kompensaatiokeinot. Mahdollisen käyttöönoton yhteydessä on väliaikaisin tukitoimenpitein varmistettava oikeudenmukainen toteutus kotitalouksien ja yritysten näkökulmasta.

Mitä seuraavaksi?

- Työryhmän loppuraportin ja erilaisten vaikutusarviointien pohjalta liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan **tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen.**
- Vaikutusten arviointeja täydennetään vielä siltä osin, kuin tarve vaatii
  - Muun muassa liikenneverkkojen kunto / kehittäminen, liikenteen digitalisaatio, etätyö, liikenteen uudet palvelut
- Tiekartta lähtee lausuntokierrokselle toivottavasti vielä tämän vuoden aikana ja käsitellään VN istunnossa mahdollisesti alkuvuonna 2021

- Työryhmän loppuraportti: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162508

- Lisätietoja: https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2019

Kiitos!

Kirjoita tähän esitykseen sopivat lopetussanat
ja yhteystiedot (sähköpostiosoite, somekanavat)

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ