Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Päiväys/Datum
27.09.2022
Dnro/Dnr
TRAFICOM/454408/03.03.01/2022
Viite/Referens
VNS 6/2022 vp

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto: Valtioneuvoston selonteko: Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua kansallisen ilmasto- ja energiastrategian luonnoksesta.

Liikenteen päästövähennystoimet on linjattu osana taakanjakosektorin keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa (KAISU). Myös kansallinen ilmasto- ja energiastrategia sisältää liikennettä koskevia osia. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että toimenpiteet KAISUssa ja ilmasto- ja energiastrategiassa ovat keskenään linjassa ja täydentävät toisiaan.
Traficom kiinnittää huomiota seuraaviin osioihin:

Luku 2.2 Uusiutuvan energian edistäminen

Luvussa 2.2 ehdotetaan uudeksi linjaukseksi, että uusiutuvia liikennepolttoaineita edistetään jatkossakin ensi sijassa jakeluvelvoitteella. Lisäksi pyritään ohjauskeinoilla ja erityisesti tukiohjelmilla edistämään uusien raaka-aineiden ja tuotantoteknologioiden kaupallistamista sekä huolehditaan riittävistä T&K-varoista.
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom näkee, että jakeluvelvoite on ensisijainen väline uusiutuvan energian käytön kasvattamiseksi liikenteessä. Jakeluvelvoitelain tasoa on alennettu määräaikaisesti vuosina 2022 ja 2023. Tästä johtuen Traficom haluaa muistuttaa, että tiukentuvalle jakeluvelvoitteen toteutuspolulle tulisi palata mahdollisimman pian, jotta liikenteen päästövähennysten toteutuminen varmistetaan. Muun muassa KAISUssa on linjattu, että liikenteen biopolttoaineiden jakeluvelvoite nostetaan 34 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä.

Luku 2.3 Vety ja sähköpolttoaineet

Luvussa 2.3 ehdotetaan uudeksi linjaukseksi, että vetyverkkojen ja siihen liittyvän infrastruktuurin kehittämiseen varaudutaan kansallisesti koordinoidusti ja EU:n valmisteilla olevan kaasumarkkinalainsäädännön sääntelykehyksen ennakoiden. Lisäksi vedyn käyttöä liikenteessä, erityisesti raskaassa maantieliikenteessä ja vesiliikenteessä, pilotoidaan.
Tavoitteena on, että vuoteen 2030 mennessä sähköpolttoaineiden osuus olisi kolme prosenttia kaikista liikennepolttoaineista.
Traficom kannattaa vedyn jakeluinfran rakentamista Suomessa ja kannattaa vedyn pilotoimista liikennekäytössä. Kesällä 2021 tullut komission ehdotus uudeksi asetukseksi liikenteen vaihtoehtoisia käyttövoimia ja niiden jakeluinfraa koskien (AFIR) sisältää vaatimuksia myös liikennevedyn jakeluasemille. Näin ollen on oletettavaa, että vedyn käyttö tulee yleistymään sekä tieliikenteessä, todennäköisesti erityisesti raskaissa ajoneuvoissa, ja vesiliikenteessä.
Traficom kannattaa myös 3 prosentin tavoitetta liikenteen sähköpolttoaineille vuonna 2030. Sähköpolttoaineille on tulossa tavoitteita myös komission kesällä 2021 antamasta FF55-paketista. Muun muassa uusiutuvan energian direktiiviehdotuksessa (REDIII) sähkö-polttoaineille esitetään

uutta, 2,6 prosentin vähimmäisosuusvelvoitetta. Myös aloitteet lento- ja meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotannon edistämiseksi (nk. FuelEU Maritime ja ReFuel Aviation – aloitteet) sisältävät minimivaatimuksia sähköpolttoaineiden käytölle lento- ja meriliikenteessä.

Luku 2.4 Energiatehokkuuden edistäminen
Luonnoksessa ilmaistu autokannan uudistaminen energiatehokkaammaksi on kannatettava tavoite mm. autojen uusmyynnin kautta, mutta tämän rinnalle virasto toivoo myös nostettavan esiin strategiassa mainitun tavoitteen, jonka mukaisesti kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti siirryttävä pois nykyisestä autokeskeisestä järjestelmästä kohti kestävän liikkumisen järjestelmää.
Edelleen Liikenne- ja viestintävirasto nostaa esiin, että strategiassa mainittu huoli siitä, että täyssähköautojen bensiini- ja dieselautoja halvemmat ajokustannukset voivat johtaa sähköautojen lisääntyessä voimakkaaseenkin liikennesuoritteen kasvuun (ellei tarjolla ole riittävästi ja vaivattomasti käytettäviä muita liikkumispalveluita, jotka ovat joustavuudeltaan ja myös kustannuksiltaan kilpailukykyisiä), on asia, johon tulee kiinnittää huomiota. Liikennesuoritteen kasvua voi mahdollisesti myöhemmässä vaiheessa aiheuttaa myös autojen automatisaatio. Olisi hyvä pohtia, tulisiko suoritteelle asettaa nykyistä selkeämpiä ja kunnianhimoisempia tavoitteita ja selkeitä seurantamittareita.

Luvut 2.5. Energian toimitus- ja huoltovarmuus ja 2.10. Ilmaston-muutokseen sopeutumisen vahvistaminen
Traficom pitää tärkeänä panostuksia sähköverkkojen ilmastokestävyyteen sähköisen liikenteen ja viestinnän toimintavarmuuden edistämiseksi.
Virasto haluaa korostaa, että liikenteen sähköistyessä keskeisiä tekijöitä toimitus- ja huoltovarmuuden osalta ovat myös sähköverkon toimintavarmuus, latauksen ajoittamiseen liittyvät kysymykset ja varastointikapasiteetti.
Huoltovarmuudessa uusien käyttövoimien lisäksi tulisi kiinnittää samalla huomioita myös varaosien saatavuuteen ja akkumateriaalien kierrätykseen.

Luku 2.5.6. Energiajärjestelmien kyberturvallisuus
Virasto korostaa, että uusiutuvan energian tuotantomuotojen osalta tulee erityisesti kiinnittää huomioida kyberturvallisuuteen, koska uusien energiateknologioiden osalta varautumisperinteet ja -kokemukset ovat lyhyemmät. Virasto pitää tärkeänä, että tämä asia huomioidaan strategiassa.

Luku 3.2.5 Taakanjakosektorin toimien kustannukset
Erityisesti rahoituspohjan varmistaminen fossiilittoman liikenteen tiekartan ensimmäisen ja toisen vaiheen, sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimille olisi tärkeää, jotta päästövähennyksiin päästään ennakoitavalla ja järjestelmällisellä tavalla.

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 27.9.2022. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Saarimäki Jarkko
Ylijohtaja

Ampuja Outi
Johtava asiantuntija