



Lausunto 19.2.2021

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA – LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

Viite: VN/9996/2019

WWF Suomi kiittää lausunnonantomahdollisuudesta ja haluaa mielipiteenään esittää liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavaa:

### **1 Yleisiä kommentteja**

#### **1.1 Tavoitetaso**

Tiekartan tavoitetaso on kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Pidemmän aikavälin tavoite on liikenteen muuttaminen nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. WWF kannustaa vahvasti määrittelemään tavoitteet ehdotetulla tavalla absoluuttisina päästöinä, eikä esimerkiksi suhteessa liikennemääriin. Tavoitetaso voisi kuitenkin olla vieläkin kunnianhimoisempi. Suomen ilmastopaneeli on raportissaan Polkuja hiilineutraaliin Suomeen 2035 esittänyt, että kotimaan liikenteen päästöt voisivat vähentyä 61 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta.

EU on uuden ilmastolain myötä kiristämässä päästövähennystavoitteitaan vuoteen 2030. Kun uusi -55 prosentin kokonaistavoite jyvitetään takanajakosektorille ja edelleen eri jäsenmaiden kesken, tiekartan luonnoksessa ehdotettu tavoite tulee tuskin riittämään. WWF esittääkin, että tiekartan tavoitetasoa kiristetään, mieluiten niin, että päästöjen puolittaminen pyritään saavuttamaan jo ennen vuotta 2030, mutta vaihtoehtoisesti niin, että vuoden 2030 tavoitetaso olisi 60–70 prosenttia alempi kuin vuoden 2005 päästöt.

Tiekartta perustuu liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteeseen. Sen mukaan olemassa olevilla keinoilla saavutettaisiin noin 3 miljoonan CO<sub>2</sub>-vuositonnin päästövähennys. Tähän oletukseen liittyy kuitenkin merkittävää epävarmuutta. Tästä huolimatta tiekartan toimenpiteiden mitoitukset perustuu perusennusteesta johdettuun oletukseen siitä, että tarvitaan noin 1,65 miljoonan CO<sub>2</sub>-tonnin lisävähennys vuoteen 2030 mennessä. WWF Suomen mielestä varovaisuusperiaatteen mukaisesti olisi perusteltua korottaa tavoitetasoa, jotta vuoteen 2030 ulottuvan päästövähennystavoitteen saavuttamisen todennäköisyys kasvaa.

#### **1.2 Tiekartan suhde EU:n kehittyviin ohjauskeinoihin**

Liikenteen merkitys Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden toteutuksessa on hyvin merkittävä. Jatkovalmistelussa olisi syytä varautua mahdollisuuteen, että EU-tasolla päädytään luomaan oma päästäkauppajärjestelmä liikenteelle.

WWF ei kannata liikennesektorin yhdistämistä EU:n nykyiseen päästäkauppajärjestelmään, mutta fossiilisten polttoainekomponenttien cap-and-trade (”päästäkauppa”) olisi kiinnostava vaihtoehto nykyisille ohjauskeinoille ja sen toteutusmahdollisuuksien selvittämistä kannattaisi jatkaa myös kansallisella tasolla.



### 1.3 Systemitason muutosten mahdollisuudet parantuneet

Tiekartan johdannossa korostetaan covid19-epidemian vaikutusta liikenteeseen. Pandemia on muuttanut suomalaisten liikkumista tavalla, joka tukee fossiilittoman tiekartan yleisiä tavoitteita. WWF pitää tärkeänä, että hallitus suuntaa kestäväen kasvun ohjelmaa sekä muita julkisia elvytystoimia siten, että edistetään siirtymistä kohti fossiilitonta liikennettä.

### 1.4 Biopolttoaineet

Luonnos perustuu nykyiseen poliittiseen linjaukseen siitä, että liikenteessä käytettävät biopolttoaineet katsotaan päästöttömiksi. EU-sääntelyssä tie- ja meriliikenne kuuluvat tällä hetkellä taakanjakosektoriin. Biopolttoaineiden raaka-aineet ovat peräisin metsätaloudesta ja maataloudesta, joiden ilmastovaikutukset kirjataan LULUCF-sektorin taseeseen. Liikenteen biopolttoaineiden tuotanto puolestaan on pääosin kemianteollisuutta, joka on osa päästökauppasektoria. Biopolttoaineiden raaka-aineiden tuotannolla ja jalostusprosesseilla on huomattavia ilmastovaikutuksia. Näin ollen eri biopolttoaineilla on todellisuudessa hyvin erilaiset hiilijalanjäljet. Mikäli fossiilittoman liikenteen tiekartassa ei tätä huomioida, vaan luodaan geneerisiä ohjauskeinoja, saatetaan luoda ilmastopolitiikan kannalta ongelmallisia kannustimia.

Tiekartan lopusta (sivulla 32) löytyy seuraava toimenpide-ehdotus: "Korvataan liikenteen fossiiliset polttoaineet (benssiini, diesel ja maakaasu) uusiutuvilla polttoaineilla ja sähköllä. Varmistetaan, että liikenteessä käytettävät uusiutuvat polttoaineet on valmistettu vain kestävästä raaka-aineista."

WWF:n mielestä tämä toimenpide on kannatettava, mutta sitä tulee täydentää selkeillä linjauksilla siitä, miten varmistetaan raaka-aineiden kestävyys. Nykyisin Suomessa sovellettavat kestävästi tuotettujen raaka-aineiden (ml palmuöljy) määritelmät eivät ole riittävän tiukkoja, eikä olemassa olevien kestävyyskriteerien noudattamista valvota riittävästi.

Norja on muuttanut palmuöljytisleen luokitusta, ja Ruotsissa vastaavanlainen esitys on lausunnolla. Suomessa käytetään pääasiassa Nesteen tuottamia diesellaadun biopolttoaineita, mutta Nesteen käyttämistä raaka-aineista ei ole julkista tietoa. Näin ollen suomalaiset kuluttajat eivät pysty arvioimaan ympäristön kannalta ongelmallisen palmuöljytisleen (PFAD) määrää.

### 1.5 Tiekartan rakenne

Tiekartan varsinaiset toimenpiteet on jäsennetty kolmeen vaiheeseen. Näistä vain kahden ensimmäisen vaiheen toimenpiteet on valmisteltu riittävän yksityiskohtaisesti. Kolmanteen vaiheeseen sisältyy potentiaalisesti hyvin merkittäviä toimenpiteitä. WWF pitää ongelmallisena sitä, että kolmannen vaiheen toimenpiteiden toteutus jäisi tässä valtioneuvoston periaatepäätöksessä hyvin epämääräiseksi.

Tiekartan lopussa selostetaan useita hyvin merkittäviä politiikkatoimia, jotka vaikuttavat liikennesektorin päästöihin, mutta jotka eivät muodollisesti sisälly tiekarttaan. Näitä ovat mm Liikenne12 sekä verotyöryhmän valmistelemat uudistukset. Tästä syystä on hyvin vaikeaa luoda kokonaiskuvaa nimenomaan tiekarttaan sisältyvien poliittisten päätösten vaikutuksista.



## 2 Yksityiskohtaiset kommentit

[tp=toimenpide, numerointi luonnoksen mukaan]

### 2.1 Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (kappale 3.1.1)

#### tp 1: Biokaasun jakeluelvoite

WWF Suomi kannattaa esitystä siitä, että biokaasu sisällytetään jakeluelvoitteeseen. Kannatamme ehdotusta siitä, että jakeluelvoitteen tasoa nostetaan sen verran, että vuoden 2030 arvioitu tuotannon taso (2,5 TWh) ei korvaisi muita biopolttoaineita, vaan fossiilista kaasua. WWF pitää esitettyä 4 prosentin lisäystä oikeansuuntaisena. Korostamme sitä, että jakeluelvoite on syytä määritellä ehdotetulla tavalla prosenttina kokonaiskulutuksesta. Näin määriteltyyn tavoitteeseen on sitä helpompaa päästä, mitä pienempi kokonaiskulutus on.

Arvioimme, että 2,5 TWh biokaasua pystytään Suomessa vuonna 2030 tuottamaan pääasiassa nykyisin hyödyntämättömistä jättemateriaalista kuten lanasta ja oljesta. Sen sijaan suhtaudumme varauksellisesti ehdotuksiin siitä, että nurmea kasvatettaisiin laajamittaisesti ensisijaisesti biokaasutuotannon raaka-aineeksi.

#### tp 1: Sähköpolttoaineiden jakeluelvoite

Luonnoksessa esitetään, että jatkossa tulisi selvittää myös sähköpolttoaineiden saatavuutta ja sen vaikutusta jakeluelvoitteeseen. WWF:n mielestä tämä ei ole ajankohtaista, sillä vuoteen 2030 asti sähköä kannattaisi käyttää suoraan sähköautojen käyttövoimana.

#### tp 2: Liikennesähkön julkinen jakeluinfra

WWF yhtyy liikenne- ja viestintäministeriön arvioon, että julkista tukea liikennesähkön julkiseen jakeluinfraan tarvitaan 2020-luvun puoleen väliin asti, jonka jälkeen rakentaminen voi jatkua markkinaehtoisesti. Ehdotettu 1400 kpl suurtehoisen latauspisteen lisäys olisi merkittävä, ja sillä olisi huomattavan myönteinen vaikutus autokannan sähköistämisen kannalta.

#### tp2: Kaasun tankkausasemien tukeminen

Kaasutankkausasemien infra on syytä rakentaa ennen kaikkea raskaan liikenteen ja työkoneiden tarpeisiin, sillä autonvalmistajien panostus kaasukäyttöisten autojen kehittämiseen on hyvin vähäinen. Ehdotuksen mukaan pyrittäisiin 100 kpl CNG-aseman ja 40 kpl LNG-aseman rakentamiseen. WWF:n mielestä jakeluasemat kannattaisi rakentaa biokaasureaktoreiden välittömään läheisyyteen, jotta varmistetaan, että tuki suuntautuu nimenomaan biokaasuun. Samalla on huolehdittava siitä, että biokaasu on riittävän puhdasta moottorien polttoaineeksi.

#### tp3: Tuki taloyhtiöiden ja työpaikkojen latauspaikkainvestointeihin

WWF kannattaa ehdotusta, että valtio kannustaisi talonyhtiöitä ja työpaikkoja investoimaan latausinfraan. Noin 11 000 latauspisteen rakentaminen vuodessa on oikea suuruusluokka. Kyseessä on merkittävä määrä ja siksi on tärkeää, että tuen hakeminen ja maksatus ei muodostu pullonkaulaksi. WWF pitää ehdotettua 35 % tukiosuutta sopivana. Tässä, kuten muissakin tuissa, on varmistettava, ettei tuki valu suoraan palveluntarjoajille korotettuina hintoina.



#### **tp 4: Sähkölatauspisteet huoltoasemiin**

WWF kannattaa hallitusohjelman kirjausta sähköautojen latauspistevelvoitteesta huoltoasemille. Moni huoltoasema on jo oma-aloitteisesti tehnyt investointeja, mikä osoittaa, että velvoite ei olisi merkittävä taloudellinen rasite alalle. Polttoaineen myynti on vain osa huoltoasemien ansaintalogiikassa, ja sähköautojen latauspisteet tuovat asiakkaita oheispalveluihin. WWF kannattaa lähestymistapaa, jossa jakelovelvoite kirjataan lakiin.

## **2.2 Autokannan uudistaminen (kappale 3.1.2)**

Koska autojen keskimääräinen käyttöikä Suomessa on noin 20 vuotta, on erittäin tärkeää, että uusien autojen myynnin ilmastoperusteiseen ohjaamiseen panostetaan viipymättä.

#### **tp 7: Vaikuttaminen EU:n raja-arvoihin (raja-arvoasetus)**

Suomen mahdollisuudet vaikuttaa EU-päätöksenteon aikatauluihin ja sisältöön ovat rajalliset. Näin ollen tällä sinänsä tärkeällä toimenpiteellä ei voi olla keskeistä roolia kansallisten tavoitteiden saavuttamisen kannalta.

#### **tp 8: Täyssähköautojen hankintatuki**

Nykyistä tukea on hyödynnetty toivottua selvästi vähemmän. Koko neljän vuoden (2018–2021) määrärahasta (24 M€) oli vuoden 2020 loppuun mennessä käytetty vain reilu kolmannes. WWF Suomi painottaa kuitenkin, että hankintatuen muutoksilla voi olla dramaattisia vaikutuksia markkinoihin. Etenkin tukien korotusehdotukset voivat lamaannuttaa myyntiä pitkäksi aikaa. Hankintatuen vaikutus voi myös olla arvioitua ja toivottua vähempää, jos myyjät vain korottavat hintojaan tuen verran. Näistä syistä WWF ehdottaa, että tukijärjestelmää ei muuteta. Sen sijaan olisi syytä panostaa tuen markkinointiin niin, että asetetut määrälliset tavoitteet täyttyvät.

#### **tp 10: Romutuspalkkiokampanjat**

Romutuspalkkiokampanjat olisi syytä rakentaa siten, että ne ohjaavat aidosti vähäpäästöisten autojen hankintaan. 120 g/ km on liian korkea CO<sub>2</sub>-raja-arvo. Suomen ilmastopaneeli esitti vuonna 2019 (Raportti 7/2019) että moottorihenkilöautojen CO<sub>2</sub> päästörajoite olisi 95 g/km. Tätä lukua voisi WWF Suomen mielestä käyttää myös kriteerinä romutuspalkkiokampanjoissa.

#### **tp 11: Hankintatuki pakettiautoille**

Sähköpakettiautojen markkinat ovat Suomessa huomattavan kehittymättömiä. Bensiini ja diesel dominoivat käyttövoimatilastoissa. Yllä olemme nostaneet esiin hankintatukeen liittyviä riskejä, mutta kannatamme määräaikaista pakettiautojen julkista hankintatukea markkinamuutoksen käynnistämiseksi.

#### **tp 12: Hankintatuki kuorma-autoille**

WWF Suomen mielestä kuorma-autojen hankintatukea on edelleen syytä kohdistaa ensisijaisesti kaasukäyttöisiin ajoneuvoihin. Mielestämme kestävästä raaka-aineista tuotettu biokaasu kannattaisi käyttää nimenomaan raskaan liikenteen käyttövoimana. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen tuen käyttöönotto voitaisiin siirtää vuoteen 2023.



### **tp 13: Julkiset ajoneuvo- ja palveluhankinnat**

WWF katsoo, että valtion tulisi panostaa merkittävästi julkisiin liikennepalvelujen hankintoihin, sillä se luo tehokkaasti kysyntää puhtaille ajoneuvoille. Samoja ajoneuvoja käytetään myös yksityisen kysynnän tarpeisiin. WWF Suomen mielestä tavoitetasoa olisi syytä korottaa siten, että ensimmäisenä hankintakautena vähintään 50 prosenttia kaikista uusista henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvo- ja palveluhankinnoista olisivat puhtaita.

## **2.3 Liikennejärjestelmät (kappale 3.1.3)**

Tiekartan keskeisiä liikennejärjestelmän muutokseen liittyviä tavoitteita ovat:

- henkilöautojen suorite ei enää kasva 2020-luvulla
- paketti- ja kuorma-autojen suoritteen kasvu hidastuu 2020-luvulla

WWF Suomi pitää näitä tavoitteita oikeansuuntaisina, mutta toivoo, että niitä täsmennetään ja mielellään tiukennetaan.

### **tp 15: Pyöräilyn investointiohjelma**

Valtion rahoitusta on syytä käyttää vipuna edellyttämällä kunnilta vastaavansuuruinen rahoitus. WWF haluaa erityisesti kiinnittää huomiota pyöräilyn ja junaliikenteen yhteensopivuusongelmiin: Nykyinen sekä lähijunissa että pitkän matkan junissa käytettävä kalusto soveltuu huonosti polkupyörien kuljettamiseen.

### **tp 16: Kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki**

WWF Suomi kannattaa tuen merkittävää lisäystä (21 miljoona euroa) vuosina 2021–2024.

## **2.4 Toisen vaiheen lisäkeinot**

### **tp 20: Biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kasvattaminen**

Fossiilisten polttoaineiden käytöstä tulee luopua mahdollisimman pian. Ajoneuvokannan hitaasta uusimistahdistista johtuen biokomponenttien sekoittaminen bensiini- ja diesellaatujen mukaisiin polttoaineisiin on perusteltu toimenpide lyhyellä aikavälillä (10–20 vuotta).

Biopolttoaineiden kestävyys varmistaminen on käytännössä osoittautunut erittäin haasteelliseksi. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan jakeluvelvoite nousee 30 prosenttiin vuonna 2030. Tämä velvoite koskee nestemäisiä polttoaineita. WWF:n mielestä tiekartan perusteluissa ei ole osoitettu, että tarvittava määrä biopolttoaineita voidaan tuottaa raaka-aineilla ja tuotantomenetelmillä, jotka tuovat selkeitä ilmastohyötyjä. T&E on vuonna 2017 esittänyt, että koko EU:n tasolla kestävästä raaka-aineista voitaisiin tuottaa biopolttoaineita vain vain 6,3-7,8 Mtoe vuodessa. Tämä riittäisi korvaamaan vain muutaman prosentin nykyisin käytetyistä fossiilisista polttoaineista. Tiekartan luonnoksessa esitetään, että jakeluvelvoite nostettaisiin 34 prosenttiin. Ehdotusta on perusteltu biokaasun edistämiseksi. Neljän prosenttiyksikön lisäys loisi merkittävää kysyntää biokaasulle.

WWF Suomi vaatii, että päätöksiä biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen muutoksista ei tule tehdä, ennen kuin biopolttoaineiden kestävä saatuuden analyysi valmistuu. Sekoitevelvoitetta on myös



oltava valmius tarkistamaan alaspäin, mikä biopolttoaineiden kestävyyttä ei voida luotettavasti varmistaa.

### **tp 21: Liikenteen digitalisaatio**

WWF Suomi esittää, että Kestävän kasvun ohjelman rahoitusta käytettäisiin merkittävässä määrin ratkaisemaan MAAS-järjestelmän nykyisiä pullonkauloja, kuten lippujärjestelmien yhteensopivuusongelmia sekä aikatauluyhdistelmien puutteita.

### **tp 22: Etätyön kehittäminen**

Suomalainen työelämä on koronavirusepidemian myötä erittäin nopeasti omaksunut etätyön ja matkustamisen tarvetta vähentäviä digitaalisia työkaluja. Poliittikkatoimilla on syytä varmistaa, että fossiilittomaan liikenteeseen siirtymistä tukevat käytänteet jäävät pysyviksi myös epidemian jälkeen.

## **2.5 Muissa yhteyksissä päätettävät toimenpiteet (vaihe 3)**

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa kuvataan ansiokkaasti muita keskeisiä politiikkaprosesseja, joilla voidaan vaikuttaa liikenteen ilmastopäästöihin. Näitä ovat mm. Kestävän kasvun ohjelma, liikenteen verotyöryhmä, valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikenne12 sekä kansallinen energia- ja ilmastostrategia.

WWF:n mielestä on hyvin perusteltua, että valtioneuvosto periaatepäätöksessään ottaisi kantaa fossiilittoman liikenteen visioon oleellisesti liittyviin kysymyksiin. WWF haluaa tässä esittää yleisiä näkemyksiä luonnoksessa esitettyihin ehdotuksiin, mutta korostaa, että varsinainen kannanmuodostus on ajankohtainen siinä vaiheessa, kun ao esitykset tulevat lausunnolle.

### **tp 1: Biokaasun tuotannon tukeminen**

WWF:n mielestä biokaasun tuotanto tulisi Suomessa ensisijaisesti perustua lannan hyödyntämiseen. Lantaa tuotetaan maataloussektorilla ja biokaasutuotannon ravinnerikas residuaali tulisi käyttää lannoitteena kasvinviljelyssä, kiertotalousperiaatteiden mukaisesti. Näin ollen myös maataloustuilla voidaan merkittäväällä tavalla edistää biokaasutuotannon kasvua Suomessa. WWF kannattaa ravinnekiertokorvauksia.

### **tp 2: Sähköpolttoaineiden tuotannon tuki**

WWF:n mielestä sähkön avulla tuotettujen polttoaineiden tuotantoa ei ole vielä syytä tukea energiatuilla, mutta T&K&I-rahoitus voi olla perusteltua. Liikennesektorilla sähkön suora käyttö autojen käyttövoimana on suositeltavaa ainakin 2020-luvulla. Kestävästi tuotettua sähköä on vielä tarjolla niin rajallisesti, että energiaintensiiviseen sähköpolttoaineiden tuotantoon ei ole syytä panostaa laajassa mittakaavassa.

### **tp 3: Autoverotuksen muuttaminen**

WWF yhtyy työryhmän arvioon siitä, että autoveron poisto kokonaisuudessaan lisäisi polttomoottoriautojen markkinaosuutta. Veron porrastus CO<sub>2</sub>-päästöjen mukaan on hyvin perusteltua. Ilman yksityisautoilun suoritteiden merkittävää laskua ei ole mahdollista päästä tavoiteltuun fossiilittomaan liikenteeseen. Autovero myös kannustaa autokannan tehokkaampaan



hyödyntämiseen, esimerkiksi yhteiskäyttäjärjestelmien avulla, mikä on ekologisen jalanjäljen pienentämisen näkökulmasta perusteltua.

#### **tp 4–6: Ajoneuvoverotuksen muuttaminen**

Ajoneuvoverot (perusvero ja käyttövoimaverot) muodostavat yhdessä polttoaineverotuksen kanssa kokonaisuuden, jonka yksi keskeinen tavoite on ohjata liikennettä kohti vähäpäästöisiä ratkaisuja. Uutena ohjauskeinona on nousemassa myös ruuhkamaksut ja (paikannukseen perustuva) tienkäyttöverotus. WWF:n mielestä ohjauskeinokokonaisuus kaipaava uudistusta.

#### **tp 7: MAL-sopimukset ja liikennejärjestelmäsuunnitelmat**

WWF korostaa tämäntyyppisten toimenpiteiden merkitystä, sillä henkilöautojen liikennesuorite on saatava laskuun, jotta fossiilittoman liikenteen tavoitteeseen voidaan päästä. Tämä edellyttää kevyen liikenteen olosuhteiden sekä julkisen liikenteen merkittävää kehittämistä. Yksityisauton käyttö vähenee vain, jos vaihtoehtoiset liikkumismuodot ovat riittävät houkuttelevia.

#### **tp 8: Kaupunkiseutujen joukkoliikennetuet vuosina 2025–2032**

WWF korostaa julkisen liikenteen kehittämisen merkitystä myös vuodesta 2025 eteenpäin. On perusteltua panostaa erityisesti kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kehittämiseen, sillä sitä kautta autottomien kotitalouksien määrä kasvaa. Autottomien kotitalouksien määrän lisääntyessä myös kaupunkien välisen ja haja-asutusalueiden joukkoliikennepalvelujen kysyntä tulee kasvamaan.

#### **tp 11: Ruuhkamaksut**

WWF kannustaa hallitusta valmistelemaan ruuhkamaksuja mahdollistavan lain.

## **2.6 Tiekartan tavoitteet ja toimet vuoteen 2045**

Tiekartan loppuosassa tehdään pitkälle tulevaisuuteen suuntaavia linjauksia.

### **Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla**

Ehdotettu tavoite fossiilisten liikennepolttoaineiden myynnin loppumisesta vuonna 2045 on hyvin realistinen, jopa maltillinen. Määrätietoisella politiikalla tavoite voidaan saavuttaa nopeammin, mikä olisi toivottavaa ilmastokriisin kannalta.

WWF yhtyy näkemykseen siitä, ettei kaikkien liikennepolttoaineiden korvaaminen nestemäisillä biopolttoaineilla ole mahdollista. Kestäviä raaka-aineita on saatavilla vain rajallinen määrä. Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on, että biopolttoaineiden absoluuttinen määrä ei enää nouse vuoden 2030 jälkeen. Tiekartan valmistelussa oletetaan, että vuonna 2030 käytettäisiin 10 TWh biopolttoaineita ja että määrä vähentyisi 7 TWh:iin vuoteen 2045. Kotimaisista kestävästä biomassasta tuskin voidaan tuottaa näin suuria määriä nestemäisiä biopolttoaineita, joten tämän skenaarion toteutuminen on hyvin riippuvainen siitä, miten globaalit raaka-aineiden ja biopolttoaineiden markkinat kehittyvät. WWF arvioi, että nestemäisillä biopolttoaineilla tulee olemaan hyvin vähäinen rooli EU:n liikenteessä 2030-luvulla.



Tiekartan luonnoksessa ei ole esitetty tavoitetta sähkön osuudesta liikenteen käyttövoimana vuonna 2030, vaan ainoastaan vuoteen 2045. WWF pitää tätä merkittävän puutteena, sillä 25 vuoden päähän asetettu tavoite ei juurikaan vaikutan päätöksentekoon.

Biokaasun käytön pitkän aikavälin tavoitteen osalta tiekartta nojaa vuonna 2020 valmistuneeseen biokaasuohjelmaan. Koska sekä biokaasun todella laajamittaisesta tuotannosta ei vielä ole Suomessa kokemusta ja koska ajoneuvojen teknologian kehitystä 20 vuoden päähän on hyvin vaikeaa ennustaa, on vaikeaa arvioida esitetyn tavoitteen realistisuutta. WWF:n näkemyksen mukaan lannalla ja muilla muuhun hyötykäyttöön soveltumattomilla biomassoilla tuskin pystytään tuottamaan 5–6 TWh biokaasua liikennekäyttöön vuonna 2045.

### **Autokannan uudistaminen**

WWF pitää autokannan uudistamista erittäin keskeisenä tavoitteena. Tähän asti biopolttoaineiden jakeluvaihtoehtoon perustuva strategia on jarruttanut tätä kehitystä, mutta nyt autonvalmistajien strategiat tukevat teknologista hyppäystä.

Ottaen huomioon, että suomalainen autokanta uusiutuu hitaasti, WWF tukee tavoitetta, että vaihtoehtoisten teknologioiden osuus uusista autoista saadaan nopeasti korkealle tasolle.

### **Liikennejärjestelmän tehostaminen**

WWF korostaa liikenteen kokonaisenergiankulutuksen vähentämiseen tähtäävien toimenpiteiden merkitystä. WWF yhtyy tiekartassa esitettyyn arvioon siitä, että liikenteen päästöjen puolittaminen tai päästöjen poistaminen ei onnistu ilman ajoneuvokilometrien kasvun taittamista.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteessa on oletettu, että henkilöautosuorite kasvaisi vuosina 2017–2050 yhteensä noin 22 %. Tiekartan luonnoksessa esitetään tavoitteeksi, että ”liikennejärjestelmän energiatehokkuus paranee niin, että henkilöautojen ajo-neuvokilometrit eivät enää vuosina 2020–2045 kasva verrattuna vuoteen 2019.” Tavoite on tulkittavissa siten, että peräti 25 vuoden keskiarvo ei ylittäisi vuoden 2019 tasoa. Tämän ehdotuksen ongelmana on se, ettei se anna riittävän vahvaa signaalia liikennejärjestelmän tehostamiseen lähivuosisikymmenenä.

Bernt Nordman  
WWF Suomi