

Ekologinen jälleenrakennus liikenteen näkökulmasta

Paavo Järvensivu, KTT
BIOS-tutkimusyksikkö

Asiantuntijalausunto
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
9.11.2021

BIOS-tutkimusyksikkö lyhyesti

- Vuonna 2015 perustettu itsenäinen, monitieteinen tutkimusyksikkö, jossa tällä hetkellä kahdeksan tutkijaa
- Perustehtävänä tutkia ympäristö- ja resurssitekijöiden vaikutuksia suomalaiseen yhteiskuntaan ja kehittää kansalaisten ja päättäjien ennakointikykyä
- Päärahoittaja Koneen Säätiö; lisäksi BIOS kuuluu Strategisen tutkimuksen rahoittamaan WISE-tutkimuskonsortioon (2018–2023)

Lausunnon pääsanomia (1/2)

- Nojaamme lausunnossa talousarvioesityksen lisäksi Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan ja Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan vuosille 2021-2032.
- Tämän hetken ylätasoinen linjaus Suomen liikenteen tulevaisuudesta on kuvattu jokseenkin selkeästi Fossiilittoman liikenteen tiekartassa – valittuun linjaan sisältyy kuitenkin huomattavia riskejä.
- Suurin riski nykyisessä linjauksessa on päästövähennysten nojaaminen vahvistuvaan jakeluvälivälineeseen, joka painottaa bio- ja sähköpolttoaineiden käyttöä (30 – 34 – 40 %), koska biomassan kestävyysmääritelmät kiristyvät ja kansainvälinen kehitys painottaa liikenteen sähköistämistä.

Jakeluvelvoitepainotuksen riskit

- 1) Riittääkö kestäviä kotimaisia biomassoja tarvittava määrä, ja tuottaako biomassan polttaminen liikenteessä aitoja päästövähennyksiä? Riskiä lisäävät:
 - Biomassatarpeet muilla sektoreilla (vrt. BIOS:n biomassa-analyysi teollisuuden vähähiilisyystiekarttojen pohjalta)
 - Kiristyvät kestävyyskriteerit: jakeeksi käyvät vain tähteet ja sivuvirrat (EU:n Fit for 55-paketti)
 - Mahdolliset EU/kv-tason muutokset biomassojen hiilivirtalaskennassa (eli biomassan polton päästöttömyystulkinnasta luopuminen, vrt. tiekartan sivu 15, alaviite 5)
 - Kilpailevat kaupalliset metsänkäyttötavat (esim. hiilinieluinä)
 - Tuontibiomassa ei maailman metsäisimmässä maassa voi olla kestäväksi katsottava ratkaisu tai kansainvälisestä näkökulmasta oikeudenmukainen

Jakeluvelvoitepainotuksen riskit

- 2) Jakeluvelvoitteeseen sisällytettäväksi kaavaillut sähköpolttoaineet ovat toistaiseksi spekulatiivisella tasolla.
- 3) Dieselin kohdalla Nesteen MyDieselillä on iso rooli jakeluvelvoitteen toteuttamisessa, mutta sen raaka-aineiden kestävyyskriteerien tarkastelu on puutteellista (liikesalaisuus). Joka tapauksessa tiedetään, että MyDieselissä käytetään palmuöljyperäisiä jakeita. Glasgow'n COP-kokouksen yhteydessä esitetyt metsätuhon pysäyttämisen toimet hyvin todennäköisesti vaikuttavat palmuöljyperäisten jakeiden kestävyysluokitteluun.
- 4) Perusennusteen nojaaminen jakeluvelvoitteeseen ja jakeluvelvoitteen nosto nykyisestä 30 prosentista jopa 40 prosenttiin on muuhun Eurooppaan verrattuna muista poikkeava suunta, kun jo autoteollisuuden ilmoittamista suunnitelmista käy selväksi, että autokannan sähköistyminen on vallitseva teknologiapolku.

Jakeluvelvoitepainotuksen riskit

- Siis: Tiukentuviin päästövähennystavoitteiden lisäksi liikenteessä pitää varautua myös kestävyyskriteerien tiukentumiseen ja biomassan tarpeeseen muilla sektoreilla. Liikenteen ennakkoinnin tulisi perustua siihen, että käytetään vain varmuudella päästövähennyksiä tuottavia biomassajakeita.
- Koska jakeluvelvoite on laskettu mukaan päästövähennysten perusennusteeseen ja lisätoimien ytimessä on jakeluvelvoitteen kasvattaminen, riskien toteutumisen aiheuttamat kielteiset vaikutukset päästövähennyspolulle ovat suuret. Riskit ovat myös taloudellisia:
 - 1) EU:n päästötavoitteet rankaisevat biopolttoaineiden käytöstä, jos merkittävää osuutta biopolttoaineista ei nähdäkään tulevaisuudessa päästöttömänä ja kokonaiskestävänä.
 - 2) Emme saa ylösajettua merkittävää kotimaista uutta teollisuutta, jos valitsemme kansainvälisestä sähköistymiseen nojaavasta kehityksestä poikkeavan polun. Tämä riski ei rajaudu vain liikennesektorille, koska liikenne on merkittävä kysyntätekijä energiasektorille.

Lausunnon pääsanomia (2/2)

- Lisäksi valtio on tarttunut liikennejärjestelmän siirtymän ohjaukseen toistaiseksi turhan varovaisesti. Päätetyillä toimilla ja esitetyillä panostuksilla vähäpäästöinen julkinen ja kevyt liikenne, digitaaliset yhdistelmäpalvelut ja jäljelle jäävän henkilöautokannan sähköistäminen eivät etene riittävän nopeasti.
- Liikenteen ekologinen jälleenrakennus vaatii sektorirajat ylittävää suunnitelmallisuutta, joka nojaa ymmärrykseen, miten juuri Suomen lähtökohdista saavutetaan hyvinvointia ja elinvoimainen talous ekologisissa reunaehdoissa.
- Suunnitelmallisuus luo uskottavan näkymän teollisuudelle ja kansalaisille ja mahdollistaa osuvan teollisuus-, tutkimus-, innovaatio- ja koulutuspolitiikan: alas- ja ylösajavia toimia yhtaikaisesti.

Ota yhteyttä ja lue lisää:

contact@bios.fi

<https://bios.fi>

Ekologinen jälleenrakennus: <https://eko.bios.fi>

Siirtymäpolitiikan kojelauta: <https://kojelauta.bios.fi>

facebook.com/biosresearch

twitter.com/biosresearch