

UTKAST

FÄRDPLAN FÖR FOSSILFRIA TRANSPORTER - STATSRADETS PRINCIPBESLUT OM MINSKNING AV VÄXTHUSGASUTSLÄPPEN FRÅN TRAFIKEN I FINLAND

Innehåll

UTKAST	1
1 Inledning	2
2 Nuläget för växthusgasutsläppen från trafiken i Finland, utsläppsminskningsmålen och den förväntade utvecklingen	4
3 Färdplanens mål och åtgärder för att halvera växthusgasutsläppen från trafiken i Finland fram till 2030.....	6
3.1 Åtgärder till stöd för en rättvis övergång (fas 1).....	7
3.2 Tilläggsmetoder för att uppnå målen för minskade trafikutsläpp (fas 2).....	20
3.3 Övriga metoder för att minska utsläppen (fas 3, villkorlig).....	24
4 Åtgärder som fastställs i andra sammanhang.....	24
4.1 Ersätta fossila bränslen med alternativa drivkrafter.....	25
4.2 Förnya bilbeståndet genom trafikbeskattningen	26
4.3 Effektivisera trafiksystemet	27
5 Färdplanens mål och åtgärder fram till 2045	29
6 Uppföljning och indikatorer.....	33

1 Inledning

Enligt klimatavtalet från Paris 2015 bör ökningen av den globala medeltemperaturen begränsas till 1,5 grader över förindustriell nivå. För att detta mål ska uppnås krävs snabba och radikala utsläppsnedskärningar inom alla samhällssektorer. De globala koldioxidutsläppen bör ha halverats senast 2030 och nettonollutsläpp bör uppnås kring mitten av århundradet.

Enligt gällande EU-lagstiftning ska Finland minska sina växthusgasutsläpp inom ansvarsfördelningssektorn med 39 procent fram till 2030 jämfört med 2005. Eftersom EU:s gemensamma utsläppsminskningmål skärptes från 40 procent till 55 procent i slutet av 2020, kommer också målen för ansvarsfördelningssektorn i Finland eventuellt att skärpas under de närmaste åren. På nationell nivå har Finland förbundit sig att minska utsläppen från den inhemska trafiken inom ansvarsfördelningssektorn med minst 50 procent fram till 2030. Målet har fastställts i den nationella energi- och klimatstrategin 2016, i klimatplanen på medellång sikt 2017 och i regeringsprogrammen för statsminister Antti Rinne och statsminister Sanna Marin 2019.

Det långsiktiga målet i regeringsprogrammet är att Finland ska vara klimatneutralt 2035. Målen för att minska utsläppen från trafik och transporter ska motsvara detta mål. Enligt granskningen av de scenarier som togs fram 2018 och 2019 (PITKO och den fortsatta utredningen) innebär detta att växthusgasutsläppen från trafiken bör elimineras helt och hållet före 2045.

Enligt regeringsprogrammet ska det under denna regeringsperiod utarbetas en färdplan för fossilfria transporter. Enligt uppdraget ska färdplanen innehålla åtgärder för att halvera växthusgasutsläppen från trafiken i Finland fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå och för att uppnå nollutsläpp före 2045. I regeringsprogrammet fastställs också vissa andra åtgärder för att minska trafikutsläppen.

Under denna regeringsperiod genomförs åtgärder med hjälp av vilka man möjliggör en modernisering av drivkrafterna i fordon och en stegvis omställning av fordonsbeståndet mot nollutsläpp samt styr hållbart producerade flytande biobränslen särskilt till den tunga trafiken och flygtrafiken och gör en utvärdering av tillräckligheten av hållbart producerade biobränslen inom landsvägstrafiken. Dessutom inrättas ett samarbetsnätverk med uppgift att utveckla utsläppsindikatorer bl.a. som grund för beskattningen. Färdplanen för fossilfria transporter motsvarar också dessa beslut i regeringsprogrammet.

Vid beredningen av färdplanen har regeringsprogrammets mål om kunskapsbaserat beslutsfattande iakttagits. Som stöd för arbetet har man gjort omfattande konsekvensbedömningar av de åtgärder som anses vara centrala samt bedömt andra åtgärder utifrån den befintliga forskningslitteraturen. Konsekvensbedömningen har gällt de konkreta åtgärder som ska vidtas och inte potentialen för utsläppsminskning när något av målen har uppnåtts. Syftet med detta tillvägagångssätt har varit att säkerställa att färdplanen är rätt dimensionerad, kostnadseffektiv och genomförbar i förhållande till målet.

Utifrån forskningslitteraturen har man bedömt bl.a. vilken roll digitaliseringen av trafiken och de nya trafik- och transporttjänsterna har i ett övergripande perspektiv. Dessa bedömningar är inte som sådana jämförbara med de egentliga konsekvensbedömningarna, eftersom man inte har kunnat identifiera någon enskild konkret åtgärd vars konsekvenser ska bedömas. Således har bedömningen av digitaliseringen av trafiken och de nya tjänsterna samband med potentialen för utsläppsminskningar inom dessa teman, inte med effekterna av något styrmedel. Potentialen för utsläppsminskningar realiserar inte nödvändigtvis automatiskt utan nya styrmedel.

Utvecklingen och underhållet av trafikinfrastrukturen har bedömts utifrån forskningslitteratur och Trafikledsverkets sakkunnigbedömningar. De utsläppsminskande effekterna av utvecklingen och underhållet av infrastrukturen är direkt beroende av den tillgängliga finansieringen. Därför har dessa bedömningar ett nära samband med den pågående beredningen och genomförandet av planen Trafik12.

Enligt regeringsprogrammet ska åtgärderna för att minska utsläppen genomföras på ett socialt och regionalt rättvist sätt och så att alla samhällssektorer inkluderas. Därför har den sociala och regionala hållbarheten ägnats särskild uppmärksamhet vid beredningen av trafikrelaterade åtgärder. I konsekvensbedömningarna har konsekvenserna av de viktigaste åtgärderna för staten, kommunerna, företagen och hushållen identifierats. I bedömningarna har man också ägnat uppmärksamhet åt åtgärdernas eventuella skadliga effekter och behovet av att kompensera dessa olägenheter så att åtgärderna för att minska utsläppen från trafiken inte medför oskälig olägenhet för någon. Vissa åtgärder har föreslagits ingå i helheten uttryckligen för den sociala rättvisans skull, även om effekterna på utsläppen är mindre än för andra åtgärder.

Begränsningen av klimatförändringen i sig får starkt stöd av allmänheten. Enligt klimatbarometern från 2019 ansåg 70 procent av finländarna att begränsningen av klimatförändringen bör vara ett av regeringens spetsteman. Tre av fyra finländare understödde principen att de som orsakar utsläpp också ska betala för dem. Allmänhetens stöd är viktigt när metoder för att minska utsläppen från trafiken bereds.

Att minska utsläppen från trafiken och bekämpa klimatförändringens farliga konsekvenser är viktiga åtgärder också under rådande undantagsförhållanden. Covid-19-pandemin som började våren 2020 har haft en betydande inverkan på utbudet av trafik- och transporttjänster, trafikvolymerna och handeln med transportmedel både i Finland och på andra håll i världen. Den minskade trafiken har minskat utsläppen på global nivå, men det är ännu svårt att bedöma konsekvenserna på längre sikt. För att Finland ska klara av recessionen till följd av coronaviruset krävs det att ekonomin återhämtar sig. Om man genom stimulansåtgärder stöder i synnerhet övergången till renare energi och hållbara transporter, kan man samtidigt främja både klimatmålen och uppbyggnaden av ett hållbarare trafiksystem än i dag. Många av de föreslagna åtgärderna fungerar också som stimulansinstrument.

Det finns också många nya möjligheter att minska utsläppen från trafiken. Åtgärderna för att bekämpa klimatförändringen kan inom transportsektorn planeras och genomföras så att hela trafiksystemet inte bara blir fossilfritt utan också allt hälsosammare, trivsammare, kostnadseffektivare samt billigare och smidigare för användarna. Åtgärderna för att minska växthusgasutsläppen öppnar också helt nya affärsmöjligheter för företagen. Klimatpolitiken inom transportsektorn kan förbättra Finlands konkurrenskraft ute i världen, om vi hittar kostnadseffektiva och exportdugliga lösningar, tjänster och tekniker för att minska utsläppen.

Färdplanen för fossilfria transporter har utarbetats utifrån rekommendationerna från arbetsgruppen för fossilfria transporter och de ovan beskrivna konsekvensbedömningarna. Vid beredningen har också de färdplaner för koldioxidsnåla lösningar som beretts inom transport- och logistiksektorn utnyttjats.

2 Nuläget för växthusgasutsläppen från trafiken i Finland, utsläppsminskningarna och den förväntade utvecklingen

År 2019 uppgick växthusgasutsläppen från trafiken¹ i Finland till sammanlagt cirka 11,1 miljoner ton koldioxidkvivalenter. Trafikutsläppen utgör ungefär en femtedel av Finlands samtliga utsläpp av växthusgaser och cirka 40 procent av den s.k. ansvarsfördelningssektorns utsläpp. Vägtrafiken stod för ungefär 94 procent av trafikutsläppen i Finland. Cirka 54 procent av vägtrafikutsläppen kom från personbilar, cirka 41 procent från paket- och lastbilar och resten från bussar, motorcyklar, mopeder och andra motorfordon.

Spårtrafiken stod för mindre än en procent av utsläppen från trafiken i Finland och den inhemska sjöfarten för cirka 4 procent. Den inrikes flygtrafiken stod för cirka 2 procent av trafikutsläppen i Finland, men det bör noteras att dessa utsläpp inte räknas som en del av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn.

Jämfört med 2018 minskade utsläppen från trafiken i Finland med cirka 3 procent (0,3 miljoner ton) 2019. Med undantag för 2018 och några andra undantagsår har växthusgasutsläppen från trafiken i regel minskat sedan 2008. I synnerhet den ökade andelen biobränslen i vägtrafiken och den förbättrade energiprestandan hos nya bilar har bidragit till de minskade utsläppen. Minskningen av utsläppen har dock varit mycket långsam och de nuvarande åtgärderna minskar inte utsläppen från trafiken enligt de uppställda målen.

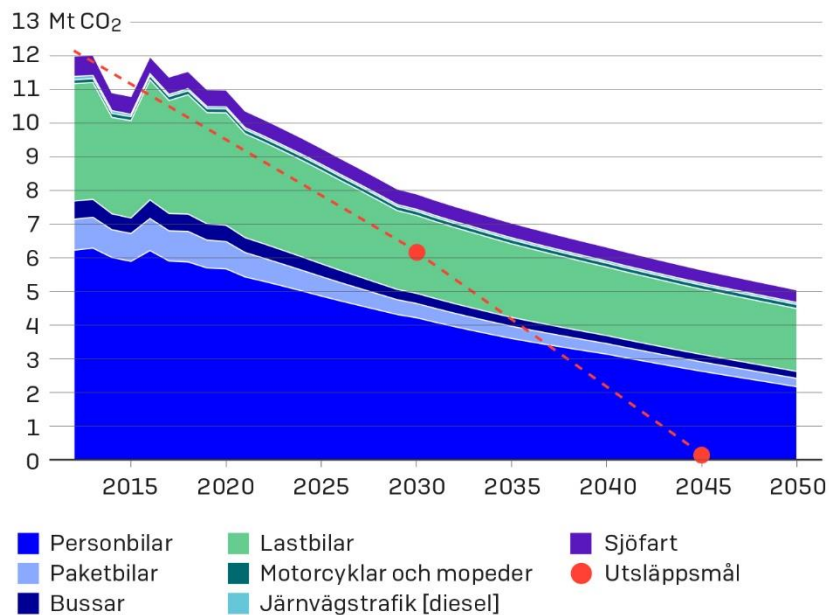
Den förväntade utvecklingen av växthusgasutsläppen från trafiken fram till 2045

Enligt basprognosen för växthusgasutsläppen från trafiken² kommer koldioxidutsläppen från trafiken i Finland med nuvarande åtgärder att minska med sammanlagt cirka 37 procent fram till 2030 och med cirka 50 procent fram till 2045 jämfört med 2005 års nivå (se figur 2 och bilaga 1). Målet är att halvera växthusgasutsläppen från trafiken fram till 2030 *jämfört med 2005*. År 2005 uppgick koldioxidutsläppen från den inhemska trafiken till sammanlagt cirka 12,5 miljoner ton, vilket innebär att utsläppen 2030 får uppgå till sammanlagt cirka 6,25 miljoner ton. År 2019 uppgick utsläppen till sammanlagt cirka 11 miljoner ton, vilket innebär att behovet av ytterligare utsläppsminskningar är cirka 4,75 miljoner ton.

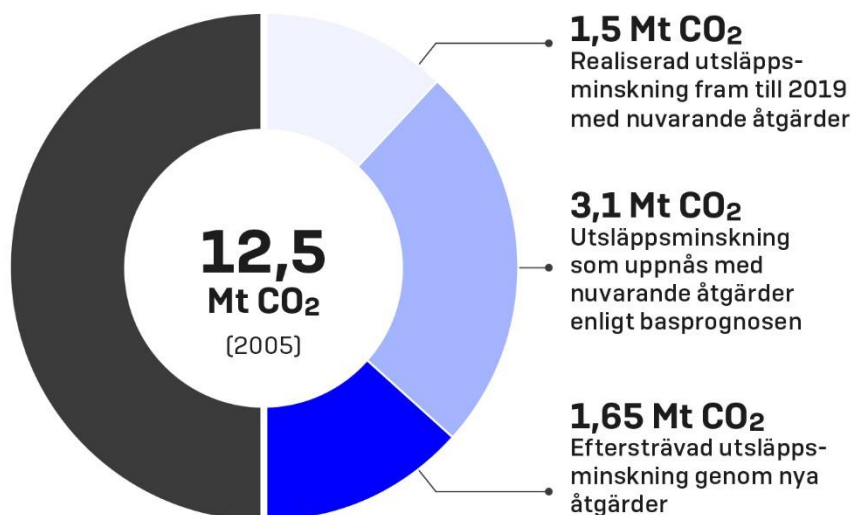
När det gäller vägtrafiken har det uppskattats att de befintliga åtgärderna kommer att leda till ytterligare en utsläppsminskning på cirka 3,1 miljoner CO₂-ton, dvs. att *en ytterligare utsläppsminskning på cirka 1,65 miljoner ton bör uppnås med nya åtgärder fram till 2030* (se figur 2). Det kan vara svårt att åstadkomma ytterligare utsläppsminskningar, eftersom flera effektiva metoder redan har tagits i bruk och således redan ingår i basprognosen. Sådana metoder är t.ex. en utökning av biobränsleandelen i samband med distributionsskyldigheten för biobränslen till 30 procent, utsläppsgrensvärden vid tillverkning av nya bilar och det s.k. direktivet om upphandling av rena fordon.

¹ Som utsläpp från trafiken i Finland räknas utsläpp från vägtrafik, spårtrafik och inhemska sjöfart som använder olika former av bränslen. Utsläpp från eldriven trafik räknas som en del av elproduktionens utsläpp inom utsläppshandelssektorn. Utsläpp från inrikes flygtrafik behandlas som en separat utsläppskälla.

CO₂-utsläpp från trafiken i Finland, miljoner ton, basprognos



Figur 1: Basprognos för växthusgasutsläpp från trafiken i Finland 22.4.2020 (Källa: VTT/Lipasto 2019 och KM) (I granskningen ingår endast koldioxid, inte andra växthusgasutsläpp.)



Figur 2: Halvering av koldioxidutsläppen från trafiken i Finland fram till 2030; redan genomförda, förutsedda och återstående utsläppsminskningar

3 Färdplanens mål och åtgärder för att halvera växthusgasutsläppen från trafiken i Finland fram till 2030

Målen och åtgärderna i färdplanen för fossilfria transporter inriktas i första hand på vägtrafiken, eftersom största delen av växthusgasutsläppen uppstår där och vägtrafiken således har den största potentialen för utsläppsminskning. Vissa åtgärder är också inriktade på spårtrafiken. Färdplanen innehåller inga åtgärder för den inhemska sjöfarten, även om denna ingår i den trafik som räknas in i ansvarsfördelningssektorn. Åtgärderna inom den inhemska sjöfarten anges i utkastet till principbeslut om växthusgasutsläpp från transporter till sjöss och på inre vattenvägar.

Färdplanen för fossilfria transporter fram till 2030 består av tre olika faser, varav den tredje och sista är villkorlig.

I den första fasen våren 2021 fattas beslut om stöd och incitament 1–19 för att främja utsläppsfri trafik, med en kalkylerad utsläppsminskning på minst 0,62 Mt/1,65 Mt. Konsekvenserna bedöms på nytt hösten 2021.

I den andra fasen hösten 2021, bl.a. efter att de lösningar som presenteras i Finlands program för hållbar tillväxt och av finansministeriets arbetsgrupp för trafikbeskattning har utretts, utökas urvalet med ändamålsenliga **tilläggsmetoder**, när det finns mer information om deras förutsättningar och konsekvenser.

- Höjning av distributionsskyldigheten till mer än 34 procent (t.ex. 40 procent), förutsatt att tillgången på biodiesel och biogas stärks genom inhemsk hållbar produktion och att investeringar i produktionen av elbaserade bränslen i industriell skala möjliggör detta. Dessutom genomförs en utredning om de hållbarhetskrav som distributionsskyldigheten förutsätter.
- Förutsättningar för och bedömning av konsekvenserna av ökat distansarbete
- Bedömning av konsekvenserna av förbättrat underhåll av farleder
- Specifikation av digitala lösningar inom trafiken och konsekvensbedömningar för dessa
- Andra trovärdiga, verifierbara sätt att minska utsläppen

I den tredje fasen förväntas EU-kommissionen sommaren 2021 lägga fram ett förslag om hur trafik och transporter ska kopplas till utsläppshandeln och om andra åtgärder för att minska trafikutsläppen. Finland arbetar för att det beslut som fattas garanterar en snabb minskning av utsläppen från trafiken i enlighet med målet, men samtidigt erbjuder en kostnadseffektiv flexibilitet för behövliga ytterligare minskningar även annanstans inom utsläppshandelssektorn.

När man vet hur åtgärderna på EU-nivå och faserna 1 och 2 framskrider, senast hösten 2021, bedömer och beslutar regeringen om det eventuellt behövs ytterligare nationella åtgärder för trafiken. I detta syfte fortsätter regeringen beredningen av olika åtgärdsalternativ, inklusive den nationella handelen med utsläppsrätter för fossila bränslen och den trafikskattmodell som baserar sig på körkilometer och vägklasser, för den händelse att övriga nationella åtgärder och lösningar på EU-nivå tillsammans är otillräckliga.

Vid bedömningen av tilläggsåtgärderna beaktas också framstegen mot Finlands mål för klimatneutralitet inom andra sektorer och i fråga om andra åtgärder samt utsläppsminskningarnas kostnadseffektivitet och inverkan på konkurrenskraften. Därtill beaktas regional och social rättvisa och de omsorgsfulla konsekvensbedömningar som gjorts till stöd för arbetet.

3.1 Åtgärder till stöd för en rättvis övergång (fas 1)

3.1.1 Ersätta fossila bränslen med alternativa drivkrafter

Fossila trafikbränslen kan ersättas t.ex. med el, väte eller olika förnybara bränslen, såsom flytande biobränslen, biogas eller elbaserade bränslen. Den energimängd som trafiken förbrukar varje år är så stor att det inte är möjligt att ersätta hela energiförbrukningen med endast ett enskilt drivkraftsalternativ eller bränsle. Det behövs både en minskning av trafikens totala energiförbrukning och flera alternativa drivkrafter för att ersätta fossila bränslen. Därför står valet inte mellan alternativa drivkrafter, utan mellan alternativa drivkrafter och fossila bränslen. På längre sikt måste man helt och hållet frångå fossila bränslen.

För att växthusgasutsläppen från trafiken ska kunna halveras före 2030 måste förbrukningen av fossila bränslen nästan halveras inom samma tid. Bränsleförbrukningen kan minskas genom att minska antalet körda kilometer eller den bränslemängd som enskilda transportmedel förbrukar (se punkterna 3.1.2 och 3.1.3). Bränsleförbrukningen kan också minskas genom en övergång till el i trafiken.³ Av den återstående bränsleförbrukningen 2030 täcks 34 procent med förnybara bränslen, såsom flytande biobränslen som producerats av hållbara råvaror, biogas och eventuellt också med s.k. elbaserade bränslen.⁴

Flytande biobränslen och elbaserade bränslen kan i huvudsak blandas med befintliga traditionella bränslen och distribueras vid traditionella distributionsstationer. I fråga om el och gas behövs däremot en ny distributionsinfrastruktur för att människor och företag ska kunna övergå till att använda dessa drivkrafter överallt i Finland. Målet är att Finland år 2030 ska ha minst en allmän snabbladningsstation per hundra renodlade elbilar och att det för varje renodlad elbil ska finnas en laddningspunkt också för laddning över natten. År 2025 kommer det att finnas sammanlagt 100 tankningsstationer för komprimerad gas (CNG) och cirka 40 tankningsstationer för kondenserad gas. På längre sikt bör antalet stationer åtminstone fördubblas.

Åtgärder:

- 1) *Inkludera biogas och elbaserade bränslen i distributionsskyldigheten och höja distributions-skyldigheten till 34 procent*

Enligt gällande lagstiftning ska andelen biobränslen av flytande bränslen inom vägtrafiken höjas till 30 procent före 2030 ("lagen om distributionsskyldighet"). I lagen om distributionsskyldighet ingår för närvarande endast flytande biobränslen som används i vägtrafiken (etanol, biodiesel och förnybar diesel). Enligt regeringsprogrammet ska distributionsskyldigheten för biobränslen utvidgas till

³ El som drivmedel betraktas i enlighet med internationell statistikpraxis som utsläppsfri i trafiken, eftersom utsläpp från elproduktionen räknas som en del av utsläppshandeln.

⁴ Olika biobränslen betraktas som utsläppsfria i trafiken, eftersom de inte ökar mängden kol i atmosfären. När det gäller elbaserade bränslen är beräkningsreglerna ännu inte fastställda. Med elbaserade bränslen avses bränslen som framställts genom syntes av koldioxid som utvinns ur vatten och atmosfären (syntetiskt bränsle eller elbaserat bränsle)

att omfatta hållbart producerad biogas. Det har också utretts huruvida elbaserade bränslen kan inkluderas i lagens tillämpningsområde.

För att biogas i fortsättningen inte ska ersätta de biobränslen som redan ingår i distributionsskyldigheten, utan fossila bränslen, *bör distributionsskyldigheten för 2030 höjas med motsvarande mängd som det beräknas finnas biogas tillgänglig för trafikändamål samma år*. I Finland har det uppskattats att det fram till 2030 skulle vara möjligt att få upp till cirka 2,5 TWh biogas för trafikändamål.⁵ För att den ökande användningen av biogas inte ska minska den utsläppsminskning som uppnås med flytande biobränslen, *bör distributionsskyldigheten höjas med 4 procentenheter till sammanlagt 34 procent 2030*. I det fortsatta arbetet bör också tillgången på elbaserade bränslen och dess inverkan på distributionsskyldighetens nivå bedömas.

- Utsläppsminskande effekt: cirka 0,211 miljoner ton CO₂
- Kostnadseffekt: Inga direkta kostnader för staten
- Kompensation: nej

2) *Fortsatt och höjt stöd till den allmänna distributionsinfrastrukturen för el och gas för trafiken.*

För att människor och företag runt om i Finland under de kommande decennierna ska kunna övergå från fossil bensin och diesel till andra drivkrafter i trafiken, behövs ett riksomfattande allmänt laddningsnät för elbilar och en tankningsinfrastruktur för gasbilar. Dessa är en absolut förutsättning för en rättvis övergång till trafiklösningar som är bättre med tanke på klimatet. Eftersom antalet bilar som drivs med alternativa drivkrafter fortfarande är ganska litet i Finland, är det nödvändigtvis ännu inte någon lönsam affärsverksamhet att bygga infrastruktur. Därför behövs det till en början statligt stöd för distributionsinfrastrukturen.

Detta stöd uppgick 2018–2019 till sammanlagt 3 miljoner euro/år. Hälften av summan användes för att bygga ut laddningsinfrastrukturen för elbilar och hälften för tankningsinfrastrukturen för gasbilar. Både stöd för tankning av gasbilar, stöd för laddningspunkter för snabbbladdning av elbilar och stöd för laddningsinfrastruktur för elbussar ansöktes i mycket större utsträckning än vad som fanns tillgängligt. Därför höjdes stödbeloppet till 5,5 miljoner euro 2020. Enligt Energimyndighetens bedömning ökar behovet av stöd ytterligare, eftersom också antalet bilar håller på att öka. Kommunikationsministeriet har bedömt att stöd behövs åtminstone till mitten av 2020-talet, varefter antalet bilar redan kan göra det möjligt att bygga hela distributionsinfrastrukturen på marknadsvillkor.

För stödjande av laddningsinfrastrukturen för elbilar reserveras 8,5 miljoner euro/år, dvs. sammanlagt 34 miljoner euro för 2022–2025. Av detta belopp reserveras 22 miljoner euro för byggande av laddningspunkter för snabbbladdning och 12 miljoner euro för byggande av laddningsinfrastruktur för elbussar och andra tunga fordon. Stödet har dimensionerats utgående från cirka 170 000 renodlade elbilar fram till 2025. Med stödet fås sammanlagt cirka 1 400 laddningspunkter för snabbbladdning (antalet är för närvarande cirka 300). Vid beviljandet av stöd beaktas också den regionala täckningen så att projekt i områden där det ännu inte finns någon allmän laddningspunkt får extra poäng i konkurrensutsättningen.

⁵ 2,5 TWh biogas möjliggör t.ex. att cirka 100 000–130 000 gasdrivna person- och paketbilar och cirka 6 000 andra gasdrivna fordon trafikerar med 100 procent biogas.

För stödjande av tankningsstationer för gasbilar reserveras 5 miljoner euro/år, dvs. sammanlagt 20 miljoner euro för 2022–2025. För tankningsstationsprojekt för komprimerad gas reserveras 9,2 miljoner euro (2,3 miljoner euro/år) och för tankningsstationsprojekt för kondenserad gas 10,8 miljoner euro (2,7 miljoner euro/år). Stöden kan främja byggandet av en distributionsinfrastruktur för cirka 65 000 CNG-drivna bilar och cirka 1 500 LNG-drivna bilar fram till 2025. År 2025 kommer antalet tankningsstationer för komprimerad gas (CNG) att vara sammanlagt cirka 100 (nu cirka 50). I fråga om kondenserad gas är målet cirka 40 tankningsstationer år 2025 (nu 7). Vid beviljandet av stöd beaktas också den regionala täckningen så att projekt på områden där det ännu inte finns någon allmän laddningspunkt får extra poäng i konkurrensutsättningen. Stödets tillräcklighet och korrekta dimensionering i förhållande till bilbeståndets utveckling bör granskas med minst några års mellanrum.

- Utsläppsminskande effekt och kostnaden för utsläppsminskningen: 0,013–0,026 miljoner ton CO₂ (uppskattningen utgår från nuvarande stödbelopp; effekten är större när stödbeloppen höjs), cirka 700 euro/tCO₂ (beräknat med nuvarande stödbelopp)
- Kostnadseffekt: 54 miljoner euro sammanlagt 2022–2025 (13,5 miljoner euro/år)
- Kompensation: Kräver ingen separat kompensation, utan utgör i sig en kompensation för eventuella prisökningar på fossila bränslen.

3) Fortsatt och höjt stöd till husbolag för privat laddningsinfrastruktur. Stödet utvidgas till att utöver husbolag också omfatta arbetsplatser.

Laddningsbara bilar laddas huvudsakligen hemma och på arbetsplatsen – allmänna laddningspunkter används än så länge sällan. Nästan 85 procent av innehavarna av laddhybrider och cirka 60 procent av innehavarna av renodlade elbilar laddar sin bil hemma minst tre gånger i veckan. Bristen på hemmaladdning har i många utredningar identifierats som en av de värsta flaskhalsarna i elektrifieringen av trafiken. Om det inte går att ladda en elbil hemma låter man lätt bli att köpa en.

För att möjliggöra laddning av elbilar på bostadsfastigheters parkeringar beviljas för närvarande statligt understöd via Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet ARA. För understöden har reserverats sammanlagt 7 miljoner euro 2020 och 5,5 miljoner euro 2021. Understöd beviljas sammanslutningar som äger bostadsfastigheter, såsom bostadsaktiebolag och hyreshusbolag. Understöd kan också beviljas husbolag som har ordnat boendeparkering via ett parkeringsbolag som de äger.

ARA har våren 2020 bedömt om understödet är tillräckligt i förhållande till ökningen av elbilsbeståndet. Uppskattningen grundar sig på att det finns ungefär 67 000 elbilar år 2023.⁶ Enligt ARA:s uppskattning bör understöd årligen beviljas för byggande av cirka 11 000 laddningspunkter för att antalet ska hålla jämna steg med ökningen av elbilsbeståndet. Om man utgår från att det genomsnittliga behovet av understöd per bilplats är cirka 750–800 euro (35 % av de faktiska kostnaderna), blir det totala behovet av statsunderstöd 34 miljoner euro 2020–2023, dvs. 8,5 miljoner euro per år. Sammanlagt bör det alltså reserveras ytterligare 21,5 miljoner euro för understöden 2021–2023.⁷

⁶ År 2023 beräknas det totala antalet elbilar uppgå till över 67 000, men en del av bilarna köps till egnahemshus där installation av laddningspunkter enligt nuvarande bedömning inte behöver understöd.

⁷ För åren 2020–2021 har nu reserverats 12,5 miljoner euro.

Åren 2024–2030 bör understöden förlängas med minst det ovannämnda stödbeloppet (8,5 miljoner €/år). Stödets tillräcklighet bör dock granskas på nytt varje budgetår, och stödbeloppen bör bestämmas på basis av den faktiska ökningen av elbilsbeståndet och de stödbelopp som söks.

Förutom till husbolag bör stöd i fortsättningen också riktas till åtgärder för att underlätta laddning på arbetsplatsers parkeringsplatser. Nästan en tredjedel av innehavarna av laddhybrider och cirka en femtedel av innehavarna av renodlade elbilar laddar regelbundet sina bilar på arbetsplatsen. Laddning på arbetsplatserna bidrar till att avhjälpa eventuella luckor i hemladdningen. *För byggande av laddningsinfrastruktur för arbetsplatser reserveras 1,5 miljoner euro/år 2021–2030.* Stöd kan beviljas för byggande av laddningspunkter i sådana fall där antalet punkter som byggs skulle överstiga minimikraven i lagstiftningen om byggnaders energiprestanda⁸.

- Utsläppsminskande effekt och kostnaden för utsläppsminskningen (med nuvarande stödbelopp): Upp till 0,11 miljoner ton CO₂ (genom att öka stödet ännu mer), kostnaden för utsläppsminskningen uppskattningsvis cirka 150 euro/tCO₂
- Kostnadseffekt 2021–2023: 10 miljoner euro/år, dvs. sammanlagt 30 miljoner euro 2021–2023; sammanlagt *minst* 10 miljoner euro/år, dvs. *minst* 70 miljoner euro 2024–2030.
- Kompensation: Kräver ingen separat kompensation, utan utgör i sig en kompensation för eventuella prisökningar på fossila bränslen.

4) *Bedöma möjliga sätt för servicestationskedjorna att fullgöra sin skyldighet att tillhandahålla laddningspunkter för elbilar.*

Enligt regeringsprogrammet ska servicestationskedjorna åläggas en skyldighet att tillhandahålla ett visst antal laddningspunkter för elbilar på servicestationerna. Skyldigheten ger användarna av elfordon större säkerhet om att det allmänna laddningsnätet utvecklas och att laddningsmöjligheter finns på olika håll i Finland. Denna punkt i regeringsprogrammet har dock redan delvis genomförts genom den lag om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning som beretts vid miljöministeriet. Regeringens proposition RP 23/2020 rd godkändes i riksdagen i oktober 2020 och genom den genomförs de nya skyldigheterna enligt EU:s direktiv om byggnaders energiprestanda (EPBD).

Om byggandet av laddningspunkter främjas genom en skyldighet som följer av lagstiftningen, kan dessa projekt inte främjas genom det infrastrukturstöd som beskrivs i punkt 2. EU:s regler om statligt stöd förhindrar överlappande stödåtgärder.

Med beaktande av de övriga styrmedel som nämns ovan bedöms *sätten på vilka servicestationerna kan fullgöra sin skyldighet.* Vid bedömningen ska i synnerhet skyldighetens ekonomiska konsekvenser för servicestationsföretagen samt grundlagsaspekterna avseende näringsfriheten och egendomsskyddet beaktas. Dessutom bör förhållandet till annan lagstiftning, regleringens ändamålsenlighet och de effekter som kan uppnås till stöd för klimatmålen bedömas.

- Utsläppsminskande effekt: Bedöms senare när det är klart hur skyldigheten ska fullgöras.
- Kostnadseffekt: Som ovan
- Kompensation: nej

⁸ Lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning

5) *Gemensam användning och roaming av laddningstjänster som tillhandahålls på ett jämlikt och icke-diskriminerande sätt främjas.*

Sommaren 2021 kommer kommissionen att lägga fram ett förslag till ändring av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (det s.k. infrastrukturdirektivet (EU) 2014/94). Infrastrukturdirektivet reglerar bl.a. de tekniska kraven på laddningspunkter och de uppgifter som ska ställas till konsumenternas förfogande och deras jämförbarhet.

I samband med revideringen av direktivet bör det säkerställas att marknaden för laddningstjänster fungerar. Målet med sam användningen av laddningstjänster och utvecklingen av roaming är att säkerställa att konsumenterna smidigt kan använda det allmänna laddningsnätet överallt i Finland och i EU. Ett ytterligare mål är att ge konsumenterna tillgång till lättanvänd engångsladdning och engångsbetalning.

- Utsläppsminskande effekt: Bedöms senare efter att förslaget till ändring av direktivet har lagts fram
- Kostnadseffekt: Se ovan
- Kompensation: nej

6) *De första pilotprojekten för undersökning av elvägars lämplighet i Finland inleds.*

Det är svårt att elektrifiera den allra tyngsta fordonsparken ens på lång sikt. Även tunga fordon kan dock i viss mån utnyttja förmånlig och så utsläppsfri el som möjligt som drivkraft, om det byggs en elvägsinfrastruktur för de viktigaste transportruterna i Finland.

(t.ex. Helsingfors-Åbo, Helsingfors-Tammerfors, Helsingfors-Lahtis). För att få mer information och erfarenheter om elvägars lämplighet i Finland inleds de första pilotprojekten kring detta 2021.

- Utsläppsminskande effekt: Bedöms senare när projektplanen blir klar
- Kostnadseffekt: Elektrifieringen av en befintlig väg kostar cirka en miljon euro/kilometer (i båda riktningarna). För att kunna samla in erfarenheter behövs ett tillräckligt långt testområde, minst cirka 20 km. Kostnaderna för pilotprojektet uppgår då till minst cirka 20–25 miljoner euro.
- Kompensation: nej

3.6.2. Förnya bilbeståndet

I trafiken pågår som bäst en snabb global omvälvning i fordonstekniken. Parallellt med och i stället för traditionella förbränningsmotortekniker kommer det att införas annan teknik. I synnerhet antalet elbilar kommer att öka radikalt i trafiken. Eftersom personbilar även i fortsättningen kommer att behövas för mobiliteten i synnerhet i glesbygdsområden, har bilarnas energieffektivitet och drivkraft en mycket central roll när det gäller att minska växthusgasutsläppen från trafiken.

I Finland köps årligen i genomsnitt cirka 120 000 nya bilar⁹. Dessutom importeras årligen cirka 45 000 begagnade personbilar. Merparten av finländarna köper aldrig en ny bil, utan köper sin bil som begagnad. I Finland säljs årligen cirka 600 000¹⁰ begagnade bilar.

Bilarna är i trafik i genomsnitt i cirka 20 år. Därför är det viktigt att se till att en allt större andel av både nya bilar och begagnade bilar som importeras är så utsläppsnåla som möjligt och i allt högre grad bygger på annan teknik än traditionella diesel- och bensinbilar. När dessa bilar med alternativa drivkrafter i sinom tid börjar säljas på marknaden för begagnade bilar kommer de att göra det möjligt för allt fler hushåll att frångå fossila bränslen. Övergången kan underlättas genom statliga åtgärder.

Utöver privatpersoner spelar också kommuner och företag en viktig roll när det gäller att förnya bilbeståndet. Kommunerna och samkommunerna beställer årligen olika trafik- och transporttjänster för cirka 880 miljoner euro, och kan i egenskap av beställare påverka med vilka slags fordon transporterna sköts. Också aktörer inom industri och handel har möjlighet att påverka egenskaperna hos de transporttjänster som de beställer och de fordon som sköter dem. Företagen ansvarar för sina egna val av fordon och är således centrala aktörer när det gäller att förnya bilbeståndet.

Målet är att andelen sålda personbilar som bygger på ny teknik med nollutsläpp eller låga utsläpp¹¹ ska öka från nuvarande cirka 20 procent till möjligast nära hundra procent fram till 2030. Laddhybridernas andel av försäljningen av nya bilar skulle vara som störst vid 2030, men skulle därefter snabbt börja minska i takt med att andelen renodlade elbilar ökar på motsvarande sätt. Uppnåendet av målet underlättas av att priset på elbilar beräknas sjunka till samma nivå som priset på vanliga förbränningsmotorbilar cirka 2025.

Målet för hela bilbeståndet är att det år 2030 ska finnas cirka 700 000 eldrivna personbilar och cirka 45 000 eldrivna paketbilar, av vilka minst hälften är renodlade elbilar. Målet för gasbilar är cirka 130 000 person- och paketbilar 2030. Motsvarande mål för tunga fordon är cirka 4 600 elbilar och cirka 6 200 gasdrivna lastbilar och bussar.

Åtgärder:

- 7) *Påverka beredningen av EU:s CO₂-gränsvärden för personbilar och paketbilar så att CO₂-utsläppen från bilar är klart mindre än för närvarande fram till 2030 och så att gasdrivna personbilar och paketbilar beaktas som en egen helhet när gränsvärdena fastställs.*

Förordningen om CO₂-gränsvärden, som är bindande för tillverkare av person- och paketbilar, antogs i EU i januari 2019. Enligt förordningen ska de genomsnittliga CO₂-utsläppen från nya personbilar som registreras i EU vara 37,5 procent lägre 2030 än 2021. Utsläppen från bilar mäts som s.k. utsläpp från avgasrör (utsläpp under drift, tank-to-wheels), och mätningen beaktar inte huruvida bränslena är fossila eller förnybara. Därför styr förordningen om gränsvärden biltillverkarna starkt mot en allt mindre bränsleförbrukning, bättre energieffektivitet och eldrift. Förordningen om gränsvärden påverkar starkt vilka slags bilar europeiska bilaffärer kommer att saluföra i framtiden och till vilka priser.

⁹ På grund av coronapandemin kommer försäljningsvolymerna för 2020 att bli mindre än så, men antagandet är att försäljningsvolymerna kommer att återgå till 2019 års nivå senast inom några år.

¹⁰ Informationscentralen för bilbranschen, hänvisat 8.10.2020.

¹¹ Renodlade elbilar, laddhybrider, gasbilar och bränslecellsbilar

Målen i förordningen om gränsvärden kommer sannolikt att skärpas under de närmaste åren. Kommissionen har meddelat att lagstiftningen om gränsvärden ska öppnas upp som en del av EU:s program för grön utveckling (det s.k. Green Deal-paketet). I samband med att förordningen öppnas upp kan Finland bidra till att gränsvärdena skärps så mycket som möjligt och att gasdrivna person- och paketbilar beaktas som en egen helhet när gränsvärdena fastställs.

- Utsläppsminskande effekt: 0,106 miljoner tCO₂, om de genomsnittliga CO₂-utsläppen från nya personbilar i fortsättningen är 40 procent lägre 2030 än 2021. Om förhandlingarna leder till en högre procentandel, är också den utsläppsminskande effekten i Finland större än beräknat.
- Kostnadseffekt: Inga direkta statsfinansiella eller andra kostnader i Finland.
- Kompensation: nej

8) *Det nuvarande anskaffningsstödet för elbilar fortsätter och stödbeloppet höjs*

I Finland har det uppskattats att stödåtgärder för att stärka ökningen av elbilsbeståndet kommer att behövas till dess att prisparitet uppnås. Anskaffningspriserna på elbilar har uppskattats komma ner till samma nivå som för motsvarande förbränningsmotorbilar kring mitten av 2020-talet. Stöden underlättar övergången från fossila bränslen då det blir möjligt för allt fler konsumenter att köpa en ny elbil. Stöd behövs särskilt för att *renodlade* elbilar ska börja användas mer allmänt. Andelen renodlade elbilar av alla eldrivna personbilar är i Finland endast cirka 16 procent, medan den internationellt sett är cirka 60 procent.

I Finland infördes anskaffningsstöd för elbilar år 2018. Stödet för anskaffning eller långtidshyrning av en renodlad elbil är 2 000 euro. Stödet finns tillgängligt 2018–2021 och för det (tillsammans med s.k. konverteringsstöd, se åtgärd 9 nedan) har det reserverats 6 miljoner euro/år i statlig finansiering. Fram till den 31 december 2020 hade det anskaffats eller långtidshyrts sammanlagt 3 499 elbilar med stödet¹². Av anslaget för hela fyra år (2018 –2021) (24 mn €) hade endast 35,87 procent använts före utgången av 2020.

Med ett större stöd per bil kan man öka utnyttjandet av stödet. Det bör bli möjligt att utnyttja stödet också i samband med skrotningspremien. Sammanlagt reserveras 6 miljoner euro/år för anskaffningsstöd och konverteringsstöd, sammanlagt 24 miljoner euro för åren 2022–2025.

- Utsläppsminskande effekt och kostnaden för utsläppsminskningen: 0,0001–0,001 miljoner tCO₂ (beräknat med nuvarande stödbelopp), kostnaden för utsläppsminskningen uppskattningsvis cirka 10 000 euro/tCO₂ (beräknat med nuvarande stödbelopp)
- Kostnadseffekt: 6 miljoner euro/år och reservationsanslag för åren 2020–2021 (= befintligt anslag); 6 miljoner euro/år, dvs. sammanlagt 24 miljoner euro 2022–2025.
- Kompensation: Kräver ingen separat kompensation, utan utgör i sig en kompensation för eventuella prisökningar på fossila bränslen, när allt fler kan köpa en elbil i stället för en bensin- eller dieselbil.

9) *Fortsätta de nuvarande konverteringsstöden för att konvertera gamla bensinbilar till etanol- eller gasdrift.*

¹² 247 elbilar 2018, 1 046 bilar 2019 och 2 206 bilar 2020.

År 2018 infördes ett konverteringsstöd för att konvertera gamla bensinbilar till etanol- eller gasdrift. Konverteringsstödet kan också göra det lättare för dem som inte har möjlighet eller vilja att skaffa sig en ny bil att frånga fossila bränslen.

Konverteringsstödet är 1 000 euro för gasbilar och 200 euro för etanolbilar. Stöden beviljas 2018–2021 och för dem har det tillsammans med anskaffningsstödet för elbilar (se punkt 1.3.2 ovan) reserverats 6 miljoner euro/år i statlig finansiering. Fram till den 31 december 2020 hade det beviljats sammanlagt 3 907 konverteringsstöd till etanolkonvertering och 367 konverteringsstöd till gaskonvertering.

Fortsatta konverteringsstöd på samma grunder och med samma stödbelopp även för 2022–2030. Detta innebär att stöd för etanolkonvertering endast kan sökas för äldre bilar som högst hör till utsläppsklassen Euro 3. Möjlighet att ansöka om stöd till gaskonvertering också för paketbilar.

- Utsläppsminskande effekt: Ringa
- Kostnadseffekt: Som en del av helheten anskaffnings- och konverteringsstöd, se åtgärd 8 ovan. Konverteringsstödens uppskattade andel av det ovannämnda årliga stödbeloppet på 6 miljoner euro är mindre än 1 miljon euro/år
- Kompensation: Kräver ingen separat kompensation, utan utgör i sig en kompensation för eventuella prisökningar på fossila bränslen, då även ägare av gamla bilar kan övergå till att använda alternativa drivkrafter.

10) En eller flera kampanjer för skrotningspremier genomförs.

I en kampanj för skrotningspremie får den som köper en ny bil och lämnar sin gamla bil till återvinning en skrotningspremie. Kampanjer för skrotningspremier påskyndar förnyelsen av bilbeståndet och minskar utsläppen från bilbeståndet i och med att gamla bilar ersätts med nya utsläppsnåla bilar.

I Finland har det hittills genomförts två kampanjer för skrotningspremie och en pågår för närvarande. I kampanjen 2015 fick konsumenterna en rabatt på 1 500 euro på en ny bil för att skrota en över 10 år gammal bil och köpa en ny bil med CO₂-utsläpp på högst 120 g/km. Med hjälp av skrotningspremien köptes 8 000 nya bilar. I kampanjen 2018 fick konsumenterna en rabatt på 1 000 euro för en ny bil med utsläpp under 110 g/km och en rabatt på 2 000 euro för en personbil som helt eller delvis drivs med höginblandad etanol, el eller bränsle som består av metan. Skrotningspremien användes för köp av 6 677 nya bilar. De nya bilar som köptes med skrotningspremien var i huvudsak bensindrivna. Av de fordon som drivs med alternativa drivkrafter var 105 bensinhybrider, 5 renodlade elbilar och 290 gasbilar.

Enligt lagen om skrotningspremie, som trädde i kraft i slutet av 2020, kan skrotningspremie beviljas fysiska personer för att ersätta en gammal skrotningsfärdig bil med en ny bil, en elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik. Den nya personbil som anskaffas i stället för den skrotningsfärdiga bilen ska vara en gasdriven bil, en laddhybridbil vars utsläpp är högst 95 gram per kilometer, en renodlad elbil eller en bil vars utsläpp är högst 120 gram per kilometer. Beroende på vilken drivkraft den nya bilen har betalar staten en skrotningspremie på 1 000–2 000 euro eller för anskaffning av elassisterad cykel, en periodbiljett

i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik, högst 1 000 euro. Kampanjen är i kraft 1.12.2020–31.12.2021.

Tidvis återkommande kampanjer för skrotningspremier. Vid behov ändras kampanjvillkoren så att kriterierna för vilka bilar som stöds så långt som möjligt motsvarar den föränderliga situationen på bilmaknaden. Med andra ord bör kampanjkriterierna skärpas tillräckligt över tiden, eftersom också gränsvärdena för biltillverkare skärps fram till 2030. Det är inte längre ändamålsenligt att stödja bensin- och dieseldrivna bilar när vi närmar oss 2030, eftersom vi på lång sikt måste bli av med bensin och diesel helt och hållet.

- Utsläppsminskande effekt: Cirka 0,005 Mt/kampanj, kostnaden för utsläppsminskningen uppskattningsvis cirka 1 600 euro/tCO₂
- Kostnadseffekt: 8 miljoner euro/kampanj
- Kompensation: Kräver ingen separat kompensation, utan utgör i sig en kompensation för eventuella prisökningar på fossila bränslen, när allt fler konsumenter kan övergå från fossila drivkrafter till alternativa drivkrafter.

11) Införa ett nytt anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paketbilar.

I slutet av 2020 var cirka 96 procent av alla paketbilar i trafik dieseldrivna. Cirka 0,4 procent drevs med alternativa drivkrafter (el, gas, laddhybrider och höginblandad etanol). Det krävs ytterligare åtgärder för att öka andelen alternativa drivkrafter.

För åren 2021–2024 införs ett nytt anskaffningsstöd för paketbilar, där stöd betalas till företag eller privatpersoner för anskaffning eller långtidshyrning av gas- eller eldrivna paketbilar.

- Utsläppsminskande effekt och kostnaden för utsläppsminskningen: 0,004 miljoner tCO₂, kostnaden för utsläppsminskningen uppskattningsvis cirka 1 500 euro/tCO₂ (om stödbeloppet för nya gasdrivna paketbilar är 2 000 euro och stödbeloppet för nya eldrivna paketbilar 2 000–6 000 euro beroende på bilens transportkapacitet) (cirka 370 gasdrivna paketbilar och cirka 1 550 eldrivna paketbilar utöver cirka 250 gasdrivna och 20 000 eldrivna paketbilar i basprognosen)
- Kostnadseffekt: 6 miljoner euro totalt under 2021–2024
- Kompensation: Kräver ingen separat kompensation, utan utgör i sig en kompensation för eventuella prisökningar på fossila bränslen, då allt fler kan köpa en el- eller gasdriven paketbil i stället för en bensin- eller dieseldriven.

12) Införa ett nytt anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar. Fortsatt och höjt anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar.

Lastbilar står för en stor andel av växthusgasutsläppen från trafiken, eftersom de har en hög bränsleförbrukning på grund av sin storlek och kör mycket. I slutet av 2020 användes 100 918 lastbilar i trafik, av vilka endast cirka 0,3 procent drevs med något annat än bensin eller diesel. Det fanns fem eldrivna lastbilar i trafik och 223 gasdrivna lastbilar. Genom olika anskaffningsstöd kan man underlätta företagets övergång från fossil diesel till alternativa drivkrafter i trafiken.

Den 1 december 2020 trädde en lag i kraft som gör det möjligt att stödja anskaffningen av gasdrivna lastbilar. Anskaffningsstöd kan beviljas till ett belopp av 5 000 euro för anskaffning eller långtidsuthyrning av en lastbil som använder komprimerad gas (CNG) som drivkraft och till ett belopp av 12 000 euro för anskaffning eller långtidsuthyrning av en lastbil som använder flytande gas (LNG) som drivkraft. Anskaffningsstöd kan sökas under tiden 1.12.2020–30.11.2022.

Övergången mot alternativa drivkrafter för tunga fordon bör stödjas också på längre sikt, och användningen av el även i lastbilar bör främjas. *Införa ett nytt anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar 2021–2030 och fortsatt anskaffningsstöd även för gasdrivna lastbilar fram till 2030.*

- Utsläppsminskande effekt och kostnaden för utsläppsminskningen: 0,033 miljoner tCO₂, kostnaden för utsläppsminskningen uppskattningsvis cirka 300 euro/tCO₂ (om anskaffningsstödet är 7 500–15 000 euro för en gasdriven lastbil och 50 000 euro för en eldriven lastbil och om sammanlagt 10 miljoner euro/år står till förfogande för stödet) (cirka 2 100 gasdrivna och cirka 1 500 eldrivna lastbilar utöver cirka 2 600 gasdrivna och cirka 1500 eldrivna lastbilar i basprognosen).
- Kostnadseffekt: 10 miljoner euro/år, dvs. sammanlagt 100 miljoner euro 2021–2030
- Kompensation: Kräver ingen separat kompensation, utan utgör i sig en kompensation för eventuella prisökningar på fossila bränslen.

13) Målmedvetet genomföra direktivet om upphandling av rena fordon och transporttjänster i Finland.

EU antog i juni 2019 ett direktiv om ändring av det s.k. direktivet om upphandling av rena fordon och transporttjänster. Syftet med direktivet är att främja andelen rena och energieffektiva fordon i den offentliga sektorns upphandling av fordon och transporttjänster. I det uppdaterade direktivet definieras begreppet ”rent fordon” och fastställs procentuella minimimål för upphandling av sådana fordon och relaterade tjänster för två upphandlingsperioder. Den första upphandlingsperioden börjar den 2 augusti 2021 när direktivet träder i kraft och upphör vid utgången av 2025. Den andra upphandlingsperioden börjar 2026 och upphör 2030. Finlands mål under den första upphandlingsperioden är att 38,5 procent av alla nya fordons- och tjänsteupphandlingar som gäller person- och paketbilar ska vara rena. Av alla bussar och relaterade tjänster som upphandlas ska 41 procent vara rena. Motsvarande siffra för lastbilar är 9 procent. Målet för den andra upphandlingsperioden är en andel på 38,5 procent, 59 procent respektive 15 procent.

Det nationella genomförandet av direktivet inleds vid ingången av 2021. De nationella kraven fastställs med hänsyn till regionala särdrag, såsom tillgången till laddningsinfrastruktur, kommunernas ekonomiska ställning och skillnader i transporterens längd. *Säkerställa att information om den nationella lagstiftningen och de skärpta målen når alla upphandlande enheter, och att det vid behov också finns anvisningar och handledning för upphandlingar.*

- Utsläppsminskande effekt: Bedömts som en del av basprognosen för växthusgasutsläpp från trafiken.
- Kostnadseffekt: Anskaffningspriserna för rena fordon kan vara högre än för s.k. traditionella fordon, men kostnaderna under drifttiden, i synnerhet för el och gas, är mindre än för bensin eller diesel.
- Kompensation: Nej

14) Starta ett omfattande forskningsprogram om fordon och alternativa drivkrafter.

Det finns fortfarande utmaningar när det gäller alternativa drivkrafter och en storskalig användning av dem. Till dessa hör t.ex. olika frågor kring laddning av elbilar, såsom utökad gatuladdning, betalningspraxis vid laddning och system för laddning av bussar och lastbilar. Dessutom finns det fortfarande olösta frågor kring produktionen, utvecklingen och användningen av biobränslen och elbaserade bränslen.

Ett forskningsprogram för alternativa bränslen inom trafik och transport inleds. För programmet reserveras finansiering på 1 miljon euro/år, dvs. sammanlagt 5 miljoner euro 2021–2025.

- Utsläppsminskande effekt: Ingen uppskattning
- Kostnadseffekt: 1 miljon euro/år, dvs. sammanlagt 5 miljoner euro 2021–2025.
- Kompensation: Nej

3.1.3 Effektivisera trafiksystemet

Finland är ett glest bebyggt land och för många är bilen ett nödvändigt hjälpmedel för att förflytta sig både nu och i framtiden. I synnerhet i stadsregionerna och i trafiken mellan städer finns det emellertid andra alternativ till bilen såsom kollektivtrafik, bilpooler, gång och cykling. Staten och kommunerna kan genom sina åtgärder styra människor till att i allt större utsträckning övergå till dessa hållbara trafikslag. Också godstransporterna kan effektiviseras eller flyttas från väg till järnväg och sjöfart. Antalet fordonskilometer minskar i takt med att transporterna blir effektivare och delvis flyttas över till mer hållbara trafikslag.

I stadsregionerna och i trafiken mellan städerna krävs det en målmedveten övergång från det nuvarande bilcentrerade systemet till ett system för hållbar mobilitet. Det är fråga om en betydande systemisk ändring i sättet på vilket mobilitets- och transportbehoven tillgodoses. I ett system för hållbar mobilitet tillgodoses mobilitets- och transportbehoven genom att man utnyttjar flera olika trafikslag och trafik- och transporttjänster och kombinerar dessa. Här spelar digitaliseringen och trafik- och transportdata en avgörande roll. Också automatiseringen kan bidra till att målen för att minska trafikutsläppen uppnås om man med hjälp av den kan förbättra t.ex. kollektivtrafikens konkurrens- och attraktionskraft.

Målet med färdplanen för fossilfria transporter är att ökningen av personbilarnas trafikarbete, dvs. antalet körda kilometer med personbilar, ska avta under 2020-talet. Om människornas mobilitetsbehov fortsätter att öka är målet att denna tillväxt i stadsregionerna och i trafiken mellan städer ska styras till hållbara färd sätt. Det här skulle innebära en tillväxt på cirka 10 procent i trafikarbetet för varje hållbart trafikslag 2030. På landsbygden kan personbilarnas trafikarbete för enskilda hushåll fortfarande öka, men eftersom befolkningen koncentreras till stadsregionerna håller det sammanlagda trafikarbetet för hushållen samma nivå som 2019.

I godstrafiken är målet att ökningen i trafikarbetet för paketbilar och lastbilar ska avta under 2020-talet. Målet är inte att minska godstransporterna eller den ekonomiska aktiviteten utan att godset ska

transporteras mer effektivt i vägtrafiken eller att transportererna ska flyttas över till mer hållbara transportformer.

Åtgärder:

15) Fortsätta investeringsprogrammet för att främja gång och cykling samt förbättra gång- och cyklingsförhållandena längs landsvägar och i trafikknutpunkter.

En högklassig infrastruktur för gång- och cykeltrafik är ett av de viktigaste sätten att påverka valet av färdväg och öka volymerna i gång- och cykeltrafiken. Några av de projekt som mest effektivt minskar trafikutsläppen är banprojekten samt de nya förbindelserna för gång- och cykeltrafik, cykelfälten och kvalitetskorridorerna. Det uppskattas att dessa projekt ökar cykeltrafiken mest samtidigt som biltrafiken minskar. Ökningen av gång- och cykeltrafiken ger betydande resultat för folkhälsan, trafiksystemets funktion samt för trivselen och säkerheten i stadsmiljöerna.

Via investeringsprogrammet för att främja gång och cykling styrs statsfinansiering till verkningsfulla gång- och cyklingsprojekt i kommunerna. Tack vare projekten förbättras förhållandena och attraktionskraften för gång och cykling och därigenom ökas antalet resor till fots och på cykel och färdvägens andel. Staten styr 30 miljoner euro/år i finansiering till investeringsprogrammet för att främja gång och cykling 2021–2030. Förutsättningen för finansieringen är att kommunerna använder motsvarande belopp för att finansiera projekten för gång- och cykeltrafik.

Genom att förbättra också cykelinfrastrukturen längs landsvägar och cyklingsförhållandena i trafikknutpunkter kan man öka volymerna i cykeltrafiken och samtidigt öka förutsättningarna för cykelturismen. För förbättringen av cykeltrafikinfrastrukturen längs landsvägar och cyklingsförhållandena i trafikknutpunkter reserveras sammanlagt minst 10 miljoner euro per år i finansiering för 2021–2030.

- Utsläppsminskande effekt och kostnaden för utsläppsminskningen: 0,004–0,015 miljoner ton CO₂ år 2030, kostnaden för utsläppsminskningen är uppskattningsvis cirka 2 000 euro/tCO₂ (å andra sidan ger åtgärden anmärkningsvärt stora fördelar ur ett folkhälsoperspektiv)
- Kostnadseffekt: minst 40 miljoner euro per år, totalt minst 400 miljoner euro 2021–2030
- Kompensation: Kräver ingen separat kompensation, utan utgör i sig en kompensation för eventuella prisökningar på fossila bränslen.

16) Höja nivån på statsunderstödet för kollektivtrafiken i stora och medelstora stadsregioner¹³.

Vid sidan av gång och cykling ligger kollektivtrafiken till grund för en hållbar trafik i städerna. Staten stöder årligen kollektivtrafiken i stora och medelstora stadsregioner. År 2020 var stödet för kollektivtrafiken i stora stadsregioner 13,25 miljoner euro och i medelstora stadsregioner 8,125 miljoner euro. Dessutom fick stadsregionerna sammanlagt 20 miljoner euro i stöd för att vidta klimatbaserade åtgärder.

¹³ Se även punkt 4.3 nedan om stöden för kollektivtrafiken.

Som en enskild åtgärd bidrar höjda stöd till kollektivtrafiken endast i liten utsträckning till att minska växthusgasutsläppen, men tillsammans med andra åtgärder, t.ex. åtgärderna i anknytning till prissättningen av kol, uppnås en större inverkan på utsläppen. Om det inom transportsektorn tas i bruk åtgärder som höjer priset på kol, kan man med hjälp av kollektivtrafikstöden öka utbudet inom kollektivtrafiken. Det här är viktigt för att man ska kunna bereda sig på ökande passagerarmängder särskilt i de stora och medelstora stadsregionerna med störst potential att minska utsläppen från kollektivtrafiken.

Stöden för kollektivtrafiken i stora och medelstora stadsregioner för åren 2021–2024 fördubblas som en del av den rättvisa övergången till ett mer hållbart trafiksystem. För dessa stöd reserveras sammanlagt 21,375 miljoner euro per år i tilläggspengar, totalt 85,5 miljoner euro 2021–2024. Stödbeloppet uppgår därigenom till sammanlagt 42,75 miljoner euro per år, totalt 171 miljoner euro 2021–2024. Stödnivåerna för tiden efter 2024 fastställs som en del av arbetet för Trafik12.

- Utsläppsminskande effekt och kostnaden för utsläppsminskningen: cirka 0,008 miljoner tCO₂, kostnaden för utsläppsminskningen uppskattas till cirka 5 300 euro/tCO₂
- Kostnadseffekt: Cirka 21,375 miljoner euro utöver de nuvarande stöden, sammanlagt 42,75 miljoner euro/år för perioden 2021–2024, totalt 171 miljoner euro, varav hälften, 85,5 miljoner euro är tilläggspengar
- Kompensation: Kräver ingen separat kompensation, utan utgör i sig en kompensation för eventuella prisökningar på fossila bränslen, eftersom kollektivtrafiken för många erbjuder en möjlighet att ändra sitt färd sätt från personbil till kollektivtrafik. En höjning av stöden för kollektivtrafiken kan också fungera som kompensation för de aktörer som tillhandahåller kollektivtrafik-tjänster i det fall att priset på fossila bränslen stiger.

17) Höja nivån på statsunderstödet för mobilitetsstyrning.

Övergången till mer hållbar trafik och transport kan underlättas bland annat genom rådgivning, marknadsföring, mobilitetsplanering samt genom samordning och utveckling av tjänster. De nuvarande statsunderstöden för mobilitetsstyrning uppgår till 0,6–0,9 miljoner euro/år. *Anslaget för stöd till kommuner och allmännyttiga sammanslutningar höjs till 2,5 miljoner euro per år.*

- Utsläppsminskande effekt och kostnaden för utsläppsminskningen: 0,0005 miljoner tCO₂, kostnaden för utsläppsminskningen uppskattas till cirka 5 000 euro/tCO₂
- Kostnadseffekt: 2,5 miljoner euro/år totalt 25 miljoner euro 2021–2030
- Kompensation: Kräver ingen separat kompensation, utan utgör i sig en kompensation för eventuella prisökningar på fossila bränslen.

18) Utredda åtgärderna för att återinföra kombinerade transporter i Finland.

Kombinerade transporter är ett effektivt sätt att minska koldioxidutsläppen från godstrafiken. Antalet kombinerade transporter har ökat på de europeiska järnvägarna, men i Finland upphörde de kombinerade tåg-lastbiltransporterna mellan Åbo och Uleåborg 2011 och mellan Böle i Helsingfors och Uleåborg i början av 2014. *Det inleds ett projekt med syftet att utreda orsakerna till den svaga efterfrågan på kombinerade transporter och vilka åtgärder som krävs för att starta upp dem på nytt.* I projektet granskas också olika sätt att genomföra kombinerade transporter och vilka transportenheter som skulle lämpa sig för näringslivets behov i Finland.

- Utsläppsminskande effekt: Som resultat av utredningen
- Kostnadseffekt: Som resultat av utredningen
- Kompensation: ingen

19) Utnyttja den lagstadgade största tillåtna dimensionen och massan vid transport på väg.

Tunga fordons energieffektivitet och därigenom deras kostnadseffektivitet kan förbättras genom att man ökar storleken på transportererna. Med tanke på energieffektiviteten kan det bästa slutresultatet uppnås genom att man kör med stora kombinationer och full last. Genom att öka de tunga fordonskombinationernas dimensioner och massa kan man minska transportarbetet för godstransporter på livligt trafikerade landsvägar. Största delen av utsläppen från transportererna kommer från tunga kombinationer där man kör med verkligt stort transportarbete och långa sträckor.

År 2019 trädde en statsrådsförordning i kraft. I den höjdes den största tillåtna längden för fordonskombinationer på väg från 25,25 meter till 34,50 meter. Den största tillåtna massan 76 ton förblev oförändrad. Dessutom får man på väg använda nya slags fordonskombinationer som skiljer sig från de tidigare tillåtna.

- Utsläppsminskande effekt och kostnaden för utsläppsminskningen: 0,06 miljoner ton
- Kostnadseffekt: Bedöms som en del av planen Trafik12
- Kompensation: ingen

3.2 Tilläggsmetoder för att uppnå målen för minskade trafikutsläpp (fas 2)

Utöver åtgärderna i fas 1 kan eventuella andra tilläggsmetoder vara att t.ex. höja distributionsskyldigheten för förnybara bränslen till mer än 34 procent och att mer effektivt än tidigare utnyttja olika potentialer för minskade utsläpp. Potential för utsläppsminskning finns bland annat i digitaliseringen av logistik, nya trafik- och transporttjänster och distansarbete. I fråga om dessa metoder är det viktigt att identifiera deras verkliga utsläppsminskande effekter och hur staten kan främja konkreta åtgärder. En noggrannare bedömning av potentialen för minskade utsläpp bereds före hösten 2021 till de delar som detta ännu inte gjorts.

20) Utöka distributionsskyldigheten.

Enligt den gällande lagstiftningen ska andelen transportbiobränsle av allt flytande bränsle som säljs för vägtransporter höjas till 30 procent före 2030 (lagen om distributionsskyldighet). Lagen om distributionsskyldighet revideras som bäst till att omfatta även biogas och elbaserade bränslen. I färdplanen för fossilfria transporter (fas 1) föreslås att distributionsskyldigheten för 2030 ska höjas från nuvarande 30 procent till 34 procent. Detta betyder att skyldigheten ökar ungefär lika mycket som den uppskattade tillgången på biogas för transportändamål under samma år. En ökad användning av biogas minskar därför inte den mindre utsläppsmängd som uppnås med hjälp av flytande biobränslen, utan den ersätter uttryckligen fossila bränslen.

- *Före hösten 2021 ska det bedömas huruvida det är möjligt att höja distributionskyldigheten ytterligare till över 34 procent om tillgången på biodiesel och biogas stärks genom inhemsk hållbar produktion och om investeringarna i produktion i industriell skala av elbaserade bränslen tillåter detta. Den högsta hållbara nivån för tillgången på biobränslen utreds.*

21) Möjliggöra digitalisering av trafiken och utveckla nya tjänster och resekedjor.

Tillgången till information och interoperabla informationssystem samt ett brett utnyttjande av digitala lösningar spelar en central roll också med tanke på hållbara resekedjor och kundorienterade tjänster. Utvecklandet av trafikknutpunkter såsom stationer och resecentraler spelar en nyckelroll för att säkerställa smidiga och fungerande resekedjor. Delade resurser såsom bildelning och andra nya trafik- och transporttjänster (MaaS) ökar avsevärt urvalet av alternativ för hållbar mobilitet.

Genom att utnyttja informationen kan man förbättra fordonens fyllnads- och användningsgrad, skapa nya servicehelheter och optimera transporter, t.ex. genom att göra rutterna effektivare. Den nödvändiga utvecklingen kan främjas bl.a. genom att förbättra omfattningen och analysen av den statiska och dynamiska informationen samt kvaliteten på den. Det är också viktigt att utveckla informations- och betaltjänsterna i anslutning till parkering. Samarbetet mellan kommuner och tjänsteleverantör kring olika försök och utveckling skapar nya servicemodeller också för hållbar mobilitet. Det är viktigt att satsa på tillgången till information i realtid också för att effektivisera trafikledningen och möjliggöra automatisering inom alla trafikslag. I samarbetet mellan den offentliga och privata sektorn är det nödvändigt att fastställa principerna, processerna och rollerna för hur informationen ska delas och utnyttjas samt ansvarsfördelningen med beaktande av utvecklingen inom EU-lagstiftningen.

Förutsättningarna för nya tjänster utvecklas också genom att förbättra interoperabiliteten mellan informations-, biljett- och betalningssystem för att det ska vara lätt och smidigt för kunderna att använda hållbara resekedjor. Vid offentlig upphandling av trafik- och transporttjänster och för offentliga aktörers egna transporter ska allt fler anropsstyrda tjänster och tjänster som kombinerar olika transporter tas i bruk. En del av mobilitetsbehoven kan också upphöra om tjänsten eller funktionen rentav kan skötas via internet utan behov av fysisk mobilitet. Därför är det viktigt att brett utnyttja möjligheterna som distansarbete och teknik medför för att minska trafikutsläppen.

Miljökonsekvenserna av de nya trafik- och transporttjänsterna beror på hur lösningarna genomförs och styrs samt på den övriga verksamhetsmiljön. Hittills finns det ingen vetenskaplig eller jämförbar information om de utsläppsminskande effekterna av MaaS-tjänster. Det faktum att de nya affärsmodellerna till stor del fortfarande är i utvecklingsskedet och de nya tjänsterna fortfarande används i relativt liten utsträckning gör det svårare att undersöka saken. I ITF:s internationella undersökning har effekten av delade mobilitetstjänster 2030 emellertid uppskattats till antingen en minskning på 3 procent eller en ökning på 15 procent av transportsektorns totala utsläpp. Faktorer som inverkar på variationsintervallet för de minskade utsläppen är bl.a. i vilken utsträckning det finns tillgång till kollektivtrafik, vilka styrmedel som används nationellt och olika länders förutsättningar för att utnyttja digitaliseringen. Det finns inte information för varje enskilt land om den här undersökningen.

Centralt för en positiv inverkan är att MaaS-tjänsterna i regel minskar personbilarnas trafikarbete och möjliggör en tillväxt i andelen färd sätt i kollektivtrafiken. En viktig metod här är att sammanjämka tjänsterna med kollektivtrafiken på ett kundorienterat sätt. Till stöd för en positiv utveckling

krävs såväl heltäckande samarbete mellan aktörerna, dvs. den offentliga och privata sektorn, som trafikpolitisk styrning.

Samordningen av de olika trafik- och transporttjänsterna och åtgärderna som främjar nya tjänster preciseras som en del av beredningen och genomförandet av planen Trafik12. Det nationella tillväxtprogrammet för transportsektorn främjar ökade investeringar samt den företags- och exportdrivna tillväxten i sektorn genom samarbetet mellan den offentliga sektorn, den privata sektorn och forskningsinstitutioner för att hitta ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbara lösningar.

- *De realistiska utsläppsminskande effekterna av de nya trafik- och transporttjänsterna bedöms och åtgärderna med vilka staten kan främja tjänstefieringen av trafiken och transporten identifieras och vidtas.*

22) Främja distansarbete.

Med distansarbete avses ett frivilligt, flexibelt sätt att organisera arbetet. Arbetet görs där det är mest effektivt och ändamålsenligt för arbetstagaren, arbetsgivaren och med tanke på arbetsuppgiften. Distansarbete görs utanför arbetsplatsen, t.ex. hemma, i en fritidsbostad eller mobilt under resor. Distansarbete är vanligast i huvudstadsregionen i tjänstemanna- och chefsyrken och bland anställda av staten, kommuner och organisationer.

Om distansarbetet minskar antalet resor med personbil kan det ha en stor potential för att minska utsläppen. I början av coronapandemin våren 2020 ökade distansarbetet avsevärt i Finland. Uppskattningsvis hälften, dvs. cirka en miljon, av de finländska löntagarna distansarbetade våren 2020. Då minskade också trafikarbetet radikalt.

Transport- och kommunikationsverket (Traficom) uppskattade hösten 2020 hur det ökade distansarbetet påverkar trafikutsläppen. Personbilstrafiken minskade avsevärt våren 2020 och i slutet av 2020 var trafikvolymen under de senaste 12 månaderna nästan 10 procent lägre än året innan. All minskad trafik beror dock inte på det ökade distansarbetet utan andra bidragande faktorer är begränsningen av rätten att röra sig i undantagsförhållanden, mindre utövande av hobbyer och resande, permitteringar och ökad arbetslöshet. Enligt Traficoms uppskattning har pendeltrafiken minskat med cirka 7 procent under 2020 till följd av distansarbete, och därigenom är utsläppsminskningen på grund av distansarbete uppskattningsvis 0,095 miljoner tCO₂.

- *Distansarbetets inverkan på trafikutsläppen undersöks närmare före hösten 2021. Åtgärderna med vilka staten kan främja distansarbete också efter undantagsförhållandena identifieras och vidtas.*

Vid bedömningen av tilläggsmetoderna ska också följande redan gjorda utredningar och konsekvensbedömningar beaktas och åtgärderna i dem vidtas.

23) Digitalisering av logistiken

Digitaliseringen skapar nya möjligheter för ändrade verksamhetsmodeller för godslogistik och för smidigare informationsutbyte mellan de olika aktörerna. Digitala lösningar gör verksamheten effektivare och transportererna smidigare och med hjälp av dem kan transportererna optimeras både i enskilda leveranskedjor och i hela trafiksystemet. Nya lösningar och samarbete såväl inom sektorn som mellan olika sektorer medför effektivitets- och kostnadsfördelar för flera aktörer samtidigt som de kan minska de skadliga klimateffekterna. I ett digitalt samhälle ökar också vikten av cybersäkerhet och informationssäkerhet för att säkerställa kvaliteten och funktionssäkerheten hos utrustning och tjänster.

Information om logistikens lägesbild och tillgången till information samt samspelet mellan logistikaktörerna ska främjas. Det är centralt att förbättra tillgången till och utnyttjandet av uppföljnings-, statistik- och utsläppsuppgifter först från avsändaren till mottagaren och sedan ända fram till slutanvändaren. Aktörerna kan sinsemellan åläggas lämna information om utsläppen i första hand genom avtal mellan företagen och vid behov genom lagstiftning. Övriga centrala åtgärder är finansiering, pilotprojekt och samarbete.

Enligt Rambolls utredning om klimatpåverkan av digitaliseringen inom logistiken har digitaliseringen av logistiken potential att medföra effektivitets- och kostnadsfördelar i och med att verksamheten optimeras och blir smidigare. Ur utsläppsminskningens perspektiv ansågs digitaliseringens viktigaste delområden vara de digitala informationsmiljöerna (inkl. smarta beställningssystem, förhandsplanering och kombination av transporter) och automatiserad logistik (stödsystem för ekonomiskt körsätt, centrerad distribution). De största utsläppsminskningarna uppnås genom ändringar i lagstiftningen och tekniken, dvs. genom att inverka på CO₂-halten i drivkraften.

Digitaliseringen av logistiken behandlas övergripande som en del av den strategi för digitaliseringen av logistiken som publicerades i oktober 2020 och som ligger till grund för beredningen av statsrådets principbeslut som fattas senare under 2021. Ingen enskild åtgärd för att främja digitaliseringen har kunnat identifieras utan många olika faktorer och transportföretagens förutsättningar påverkar ibrukatandet av de möjligheter digitaliseringen ger.

I strategin för digitaliseringen av logistiken har digitalisering uppskattats ha en potential för att minska utsläppen (Ramboll 2020) med 0,09–0,24 miljoner ton år 2030. Det är dock inte fråga om en enda åtgärd för att uppnå en utsläppsminskande effekt, utan om att digitaliseringen erbjuder en potential för att minska utsläppen om det tas i bruk nya styrmedel. Det möjligt att dämpa kostnadsökningen i transportsektorn genom att effektivisera logistiken med hjälp av digitalisering.

- *Strategin för digitaliseringen av logistiken verkställs och statsrådets principbeslut bereds utgående från den.*

24) Förbättra underhållet av trafiklederna

Driften och underhållet av landsvägarna bidrar också till CO₂-utsläppen från trafiken. Det har konstaterats att nedslitna, skrovliga vägytor ökar rullmotståndet, vilket i sin tur ökar bränsleförbrukningen och trafikutsläppen. Ojämna beläggningar och skrovliga vägytor kan minskas i någon mån om det styrs tilläggsfinansiering till drift och löpande underhåll av trafikinfrastrukturen. Samtidigt ska det dock ses till att vägarnas förbättrade kvalitet inte leder till högre hastigheter i trafiken eller till ökade trafikvolymerna. I så fall tas de utsläppsminskningar som vägarnas bättre skick för med sig ut av den ökade bränsleförbrukningen.

Vid beredningen av planen Trafik12 har det förts fram ett förslag om att landsvägarnas eftersatta underhåll ska minskas i synnerhet utanför huvudlederna. Om det eftersatta underhållet i vägnätet minskas så att 40 miljoner av det tilläggsbelopp på 100 miljoner euro som föreslagits för drift och löpande underhåll används för ny beläggning på lågtrafikerade vägar, kan denna åtgärd enligt Trafikledsverkets uppskattning leda till en utsläppsminskning på cirka 0,04 procent av transportsektorns totala utsläpp. Det här innebär en utsläppsminskning på cirka 4 000 ton år 2030, om trafikvolymerna och/eller hastigheterna inte ökar på grund av åtgärden.

- *Driften och underhållet av trafiklederna förbättras i enlighet med åtgärderna i projektet Trafik12.*

3.3 Övriga metoder för att minska utsläppen (fas 3, villkorlig)

Sommaren 2021 förväntas EU-kommissionen lägga fram ett förslag om att länka trafiken och transporten till utsläppshandeln samt om andra åtgärder för att minska trafikutsläppen. Finland arbetar för att det beslut som fattas garanterar en snabb minskning av trafikutsläppen i enlighet med målet, men samtidigt erbjuder en kostnadseffektiv flexibilitet för behövliga ytterligare minskningar även annanstans inom utsläppshandelssektorerna.

När det är klart hur åtgärderna på EU-nivå och faserna 1–2 fortskrider, senast hösten 2021, bedömer regeringen behovet av och fattar beslut om eventuella nationella tilläggsåtgärder för att trafikutsläppen ska halveras före 2030. För det här ändamålet fortsätter regeringen att bereda olika åtgärdsalternativ, inklusive nationell handel med utsläppsrätter och en trafikskattemodell som grundar sig på körda kilometer och väglklasser om det visar sig att de övriga nationella åtgärderna och avgörandena på EU-nivå sammantaget är otillräckliga.

Vid bedömningen av tilläggsåtgärderna beaktas också framstegen mot Finlands mål för klimatneutralitet inom andra sektorer och i fråga om andra åtgärder samt utsläppsminskningarnas kostnadseffektivitet och inverkan på konkurrenskraften. Därtill beaktas regional och social rättvisa och de omsorgsfulla konsekvensbedömningar som gjorts till stöd för arbetet.

4 Åtgärder som fastställs i andra sammanhang

Det här avsnittet är en sammanställning av åtgärder som också behövs för att halvera växthusgasutsläppen fram till 2030, men där besluten tas i andra sammanhang än i anslutning till Färdplanen för fossilfria transporter. Sådana processer parallella med färdplanen är bl.a. Finlands program för hållbar tillväxt, arbetsgruppen för trafikbeskattning, den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik12), den nationella energi- och klimatstrategin och den klimatpolitiska planen på medellång sikt (Kaisu).

1. Finlands program för hållbar tillväxt främjar snabbverkande återhämtning från coronapandemin samt en reform av näringslivets strukturer och den offentliga servicen på lång sikt. Programmet finansieras med medel ur EU:s återhämtningspaket under åren 2021–2023. Meningen är att programanslagen för investerings- och utvecklingsprojekt 2021 ska behandlas i

ett tilläggsbudgetförfarande där allokeringen av anslagen till de mest betydelsefulla projekten eller till projektomfattande stödprogram preciseras och behövliga anslag och grunderna för användningen lämnas till riksdagen för godkännande. Anslagen för förlängningsåren beaktas i planen för de offentliga finanserna 2022–2025.

2. Behovet av en reform av trafikbeskattningen utreds av en arbetsgrupp som leds av finansministeriet med tonvikt på klimatmålen och statsfinanserna. Utredningen gäller en längre period än regeringsperioden. Arbetsgruppens uppgift är att bedöma hur det nuvarande systemet för trafikbeskattning samt andra skattemetoder och skattelikhande avgifter fungerar och vilken effekt de har. Arbetsgruppen lägger fram rekommendationer om effektivare utsläppstyrning och en säkrad skattebas. Arbetsgruppens mandatperiod upphör den 1 mars 2021.
3. Den första riksomfattande trafiksystemplanen för åren 2021–2032 bereds och beslut om den fattas våren 2021. Planen kommer att innehålla en analys av trafiksystemets nuläge och dess omvärld, en vision om utvecklingen av trafiksystemet fram till 2050 och målen med trafiksystemplanen. Planen innehåller ett åtgärdsprogram som ospänner 12 år och som presenterar statens och kommunernas åtgärder samt statens program för att finansiera trafiksystemet. Planen beskriver även effekterna av genomförandet av trafiksystemplanen.
4. Under flera decennier har praxis i Finland varit att varje regering gör upp en energi- och klimatpolitisk strategi under sin mandatperiod. Statsminister Sanna Marins regering började bereda sin energi- och klimatpolitiska strategi i april 2020. I den nationella energi- och klimatstrategin fastställs riktlinjer för insatser genom vilka Finland uppnår de avtalade målen i regeringsprogrammet och i EU fram till 2030 och konsekvent rör sig mot ett klimatneutralt Finland 2035.
5. Sedan 2017 har Finland berett en egen utsläppsminskingsplan för ansvarsfördelningssektorn som är separat från den nationella energi- och klimatstrategin. Den klimatpolitiska planen på medellång sikt grundar sig på klimatlagen som trädde i kraft 2015. Planen upprättas en gång per valperiod och den innehåller ett åtgärdsprogram för en minskning av utsläppen i den s.k. ansvarsfördelningssektorn, dvs. sektorerna utanför utsläppshandeln.

Åtgärder:

4.1 Ersätta fossila bränslen med alternativa drivkrafter

- 1) *Stödja start av biogasproduktion med energistöd och stöd för produktion av biogas som grundar sig på näringskretsloppet.*

Enligt biogasprogrammet är den svaga lönsamheten i projekt för biogasproduktionsanläggningar den största bromsen för branschens utveckling på 2020-talet. För att förbättra lönsamheten bör biogasproduktionen stödjas åtminstone i startfasen. Möjliga stödformer är dels energistöd, dels stöd för produktion av biogas som grundar sig på näringskretsloppet. Besluten om finansiering bör fattas som en del av beslutsfattandet inom ramen för den nationella energi- och klimatstrategin under 2021.

- 2) *Stödja start av produktion av elbaserade bränslen med FoUI-finansiering och energistöd.*

I framtiden kommer man att kunna ersätta fossila bränslen som sådana med elbaserade bränslen utan nya fordon eller ny distributionsinfrastruktur. Utvecklingen av dem är mycket lovande och Finland har konkurrenskraftig specialkompetens. Emellertid är teknikens utveckling först i sin linda, och ännu är inga kommersiella produktionsanläggningar i drift. Start av produktion i kommersiell skala kan stödjas genom FoUI-finansiering och energistöd. Besluten om finansiering bör fattas som en del av beslutsfattandet inom ramen för den nationella energi- och klimatstrategin under 2021.

De elbaserade bränslenas roll för att minska utsläppen från trafik och transporter bedöms inom ramen för statsrådets gemensamma projekt Klimatneutralt Finland 2035 – effekter av klimat- och energipolitiska åtgärder (HIISI). I detta sammanhang bedöms bl.a. de elbaserade bränslenas priser på både kort och lång sikt. Resultaten finns tillgängliga hösten 2021.

4.2 Förnya bilbeståndet genom trafikbeskattningen

3) Ändra bilskatten för bilar med nollutsläpp och låga utsläpp.

Konsumentens val av bil i bilaffären kan påverkas med bilskatten eftersom anskaffningspriset är en av de viktigaste faktorerna vid köpet av bil. Bilskatten i Finland är graderad enligt bilens CO₂-utsläpp, och varierar mellan 2,7 och 48,9 procent. En lindrigare bilskatt på renodlade elbilar, laddhybrider och gasbilar skulle sänka anskaffningspriset på dessa bilar i någon mån och den vägen underlätta för människorna att frångå fossila bränslen.

Enligt konsekvensbedömningar av Färdplanen för fossilfria transporter skulle slopandet av bilskatten i dess helhet öka förbränningsmotorernas marknadsandel, vilket marginellt skulle öka utsläppen från trafik och transporter. Att slopa bilskatten endast på utsläppssnåla bilar skulle däremot ge en måttlig minskning av trafikutsläppen. De konkreta förslagen om trafikbeskattningen läggs fram våren 2021 av finansministeriets arbetsgrupp för trafikbeskattning.

Slopandet av bilskatten för utsläppssnåla drivkrafter skulle enligt bedömningen ge en utsläppsminskning på cirka 0,001–0,009 miljoner ton CO₂ fram till 2030 och minska statens skatteintäkter med uppskattningsvis 45–49 miljoner euro 2030. Kostnaden för utsläppsminskningen är uppskattningsvis 9 400 euro/tCO₂.

4) Ändra fordonsbeskattningen.

I Finland tas en årlig bilskatt ut på person- och paketbilar som används i trafik. Skatten är indelad i en graderad grundskatt baserad på fordonets CO₂-utsläpp och en drivkraftsskatt, som tas ut på bilar som utnyttjar drivkraft som beskattas lindrigare än bensin, dvs. dieslbilar, elbilar och gasbilar. Grundskattens belopp varierar för närvarande från 53,29 euro till 654,44 euro/år. Drivkraftsskattens storlek/dygn beror på vilket bränsle som används.

Genom en skärpt fordonsbeskattning på gamla bilar med höga utsläpp kan man påskynda dessa bilars väg till det officiella återvinningssystemet. Genom att skärpa beskattningen av bilar med höga utsläpp kan man även göra det mindre lockande att köpa sådana bilar från utlandet. I samband med beredningen av Färdplanen för fossilfria transporter bedömdes att man genom att höja beskattningen av bensin- och dieseldrivna bilar skulle kunna uppnå utsläppsminskningar, men att skattehöjningarna kan bli höga.

Konkreta förslag som gäller trafikbeskattningen fattas inom finansministeriets arbetsgrupp för trafikbeskattning våren 2021. Utsläppsminskings- och kostnadseffekterna bedöms i detalj i finansministeriets arbetsgrupp för trafikbeskattning.

5) *Ändra drivkraftsskatten på el- och gasdrivna personbilar.*

Drivkraftsskatt ska betalas för person-, paket-, last- och specialbilar i fordonsregistret och som helt eller delvis använder andra bränslen än motorbensin. Med drivkraftsskatten utjämnas beskattningen av dessa drivkrafter, som är lindrigare än för bensin, vid pumpen. Den dagsbaserade drivkraftsskatten är, beroende på drivkraft, 0,5–5,5 cent per varje påbörjat etthundra gram av totalmassan.

Det finns vägande skäl för drivkraftsskatt på diesel eftersom skatten på diesel har sänkts med ett fast belopp på 25,95 cent per liter. Med denna sänkning har man velat minska yrkestrafikens transportkostnader. För att skatteförmånen inte i onödan ska gälla diesel som används i personbilar, har man tagit ut en årlig drivkraftsskatt av innehavarna av sådana bilar i samband med att fordonsskatten betalas.

För el- och gasbilarnas del avviker beskattningen från beskattningen av flytande bränslen. På dem tillämpas inte samma anpassade miljömodell som på skatterna för flytande bränslen. Dessutom måste trafiken till följd av klimatmålen frånga fossila bränslen.

De konkreta förslag som gäller trafikbeskattningen fattas i finansministeriets arbetsgrupp för trafikbeskattning våren 2021. Utsläppsminskings- och kostnadseffekterna bedöms detaljerat i arbetsgruppen för trafikbeskattning.

6) *Ändra drivkraftsskatten på lastbilar.*

År 2017 samlades det in totalt 56 miljoner euro i drivkraftsskatt på lastbilar, varav 50 miljoner euro gällde tunga lastbilar över 12 ton och 6 miljoner euro lätta lastbilar mellan 3,5 och 12 ton.

Med drivkraftsskatten för lastbilar verkställs den årliga fordonsskatt på fordon över 12 ton som förutsätts i EU:s vinjettdirektiv. I samband med beredningen av Färdplanen för fossilfria transporter uppskattades det att potentialen för en minskning vad gäller tunga fordon relaterat till direktivets miniminivå i snitt är 28–46 procent beroende på lastbilarnas egenskaper. För lätta lastbilar i klassen 3,5–12 ton anger direktivet ingen miniminivå. Minskningspotentialen gäller i synnerhet tunga fordon.

Åtgärden är inte avsedd att styra utsläppen, utan målsättningen är att kompensera transportföretag för eventuella kostnadseffekter till följd av prisökningar på bränsle.

De konkreta förslagen om trafikbeskattningen görs i finansministeriets arbetsgrupp för trafikbeskattning våren 2021. Åtgärden är inte avsedd som utsläppsstyrning och dess kostnadseffekt uppskattas till 23–29 miljoner euro per år. Åtgärden fungerar som kompensation för eventuella prisökningar på fossila bränslen.

4.3 Effektivisera trafiksystemet

- 7) *Främja hållbar trafik i stora och medelstora stadsregioner som att gå, cykla, åka kollektivt samt anlita nya trafik- och transporttjänster via MBT-avtal och trafiksystemplaner samt finansieringen av dem.*

Ett trafiksystem baserat på en förtätad och sammanhållen samhällsstruktur samt hållbara sätt för mobilitet är grunden för hållbar trafik. Genom MBT-avtal och stadsregionernas trafiksystemplaner kan man stödja såväl ordnandet av kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster som fotgängar- och cykeltrafik.

Åtgärderna och finansieringsnivåerna för bygget av en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart trafiksystem preciseras i samband med beredningen och genomförandet av planen Trafik12. Åtgärdens utsläppsminskande effekt kan enligt uppskattning vara så mycket som 0,1 miljoner ton CO₂ (i stora och medelstora stadsregioner). Åtgärden fungerar som kompensation för eventuella prisökningar på fossila bränslen.

- 8) *Höja de nuvarande stödbeloppen för kollektivtrafik i stora och medelstora stadsregioner även efter 2025.*

Genom att öka stödbeloppen till kollektivtrafiken kan man bereda sig för ökande passagerarvolymerna i synnerhet i stora och medelstora stadsregioner där kollektivtrafiken har den största potentialen för utsläppsminskning. Kollektivtrafikens finansieringsnivåer efter 2025–2032 preciseras vid beredningen och genomförandet av planen Trafik12. I Trafik12 anges även andra behövliga åtgärder för att den samlade kollektivtrafiken ska kunna ordnas på ett så effektivt sätt som möjligt. Åtgärdens utsläppsminskning- och kostnadseffekt preciseras som en del av planen Trafik12. Åtgärden i sig fungerar som kompensation för en eventuell prisökning på fossila bränslen.

- 9) *Genomföra projektet för digital järnvägstrafik, dvs. förnyandet av tågkontrollsystemet (Digirata).*

Livslängden på det kontrollsystem som för närvarande används i Finland når slutet av sin livscykel i slutet av 2020-talet. En övergripande digitalisering av järnvägstrafiken i Finland samt ibruktagandet av ERTMS-systemet, dvs. Digirata, är en central förutsättning för att garantera järnvägstrafikens servicenivå och funktion i framtiden. Det nya signalsystemet ger smidigare trafik, ökar järnvägsnätets energieffektivitet, möjliggör högre tillgänglighet till järnväg, bättre servicenivå och ger i framtiden besparingar i bastrafikledshållningen. Genom projektet Digirata försöker man öka järnvägstrafikens kapacitet och attraktionskraft, vilket skulle påskynda en övergång från gummihjulstrafik till spårtrafik. En ökning av järnvägstrafikens andel bidrar till uppnåendet av utsläppsmålen.

I planen Trafik12 skissas utvecklingen av järnvägsnätet upp. Också den utsläppsminskande effekten preciseras vid beredningen och genomförandet av planen Trafik12. Kostnaderna för projektet Digirata uppskattas uppgå till 1,63 miljarder euro (infrastruktur 1,37 miljarder euro och materiel 257 miljoner euro).

- 10) *Inrikta statens investeringar i trafikinfrastruktur på hållbar mobilitet och transport.*

Ett smidigt, säkert och välfungerande trafiknät utgör grunden för att mobilitets- och transporttjänster ska kunna ordnas effektivt. För en minskning av trafikutsläppen är det viktigt att trafiknätet lockar användarna att välja hållbara sätt att förflytta sig. Målet bör vara ett system som möjliggör hållbar mobilitet och som så effektivt som möjligt utnyttjar den befintliga infrastrukturen och där de olika trafikslagen kompletterar varandra.

I enlighet med regeringsprogrammet utökas antalet spårinvesteringar från nuvarande nivå. Satsningar görs på bankapaciteten mellan de stora stadsregionerna genom att förbättra det nuvarande bannätet. Spårtrafikens energieffektivitet förbättras även genom satsningar på bannätet i synnerhet på de sträckor som är viktigast för arbetspendlingen och näringslivet samt genom enskilda förbättringsprojekt som siktar på att öka axelvikterna för effektivare tågtransporter i godstrafiken.

I någon mån går det att övergå från transport på hjul till transport på vatten. Det går att förbättra verksamhetsförutsättningarna för vattentrafiken i synnerhet på Saima kanal och i Saimens sjösystem och sänka transportkostnaderna genom att göra det möjligt med längre fartyg och större djupgående på Saima kanal och i Saimens djupfarledsnät.

Åtgärderna och finansieringsnivåerna för utvecklingen av trafikinfrastrukturen preciseras vid beredningen och genomförandet av planen Trafik12. Åtgärdens utsläppsminskings- och kostnadseffekt preciseras som en del av planen Trafik12.

11) *I enlighet med regeringsprogrammet stifta en lag som gör det möjligt att införa trängselavgifter i syfte att hantera trafiken i stadsregionerna.*

Trafikutsläppen i stora stadsregioner kan minskas genom trängselavgifter. De minskar trängsel och rusningstrafik, ger kortare restider och gör trafiksystemet smidigare och säkrare. Kollektivtrafikens, gång- och cykeltrafikens konkurrenskraft förbättras. I statsminister Sanna Marins regeringsprogram finns inskrivet att det under denna regeringsperiod stiftas en lag som gör det möjligt att införa trängselavgifter.

Beslutet om att införa trängselavgifter fattas emellertid alltid separat i varje stadsregion. Åtgärdens utsläppsminskande effekt är 0,05–0,07 miljoner ton CO₂ om trängselavgifter tas i bruk i Helsingforsregionen och 0,062–0,095 om trängselavgifter tas i bruk i Helsingfors-, Åbo- och Tammerforsregionen. För staten skulle detta innebära en inkomstökning på 150–184 miljoner euro per år.

5 Färdplanens mål och åtgärder fram till 2045

Ersätta fossila bränslen med alternativa drivkrafter

På längre sikt ska *alla* fossila bränslen ersättas med förnybara eller utsläppsfria bränslen och drivkrafter som t.ex. el, biobränslen och elbaserade bränslen. *Målet är att försäljningen av fossila trafikbränslen i trafiken i Finland ska upphöra 2045.* Om det fortfarande används fossila bränslen 2045 i trafiken uppnås inte målet med fossilfri trafik.

I ljuset av den kunskap vi har i dag kommer det inte att gå att ersätta de fossila trafikbränslena med något enskilt alternativt bränsle. Det är t.ex. omöjligt att ersätta alla trafikbränslen med flytande

biobränslen på global nivå, eftersom de totala energimängder trafiken årligen förbrukar är alltför stora och även för att det ännu inte finns biobränslen vilka som sådana skulle ersätta bensin på marknaden. Finland skulle i princip kunna köpa tillräckligt med biobränslen på den globala marknaden för att ersätta den fossila dieselolja som förbrukas i Finland, men på längre sikt vore detta en dyr lösning om tillgången till biobränslen blir knapp och priset stiger. Dessutom är tillverkningen och användningen av biobränslen förbunden med betydande risker om man ser till råvarornas hållbarhet.

Eftersom det på årsnivå finns endast begränsad mängd tillgängliga råvaror, är målet att den absoluta mängden flytande biobränslen i vägtrafiken (cirka 10 TWh) inte längre ökar efter 2030, även om deras relativa andel av de använda (flytande) bränslena ökar. Det här innebär betydande satsningar på förbättring av både trafiksystemets och fordonens energieffektivitet. Med mängden biobränslen 2030 är det möjligt att 2045 ersätta hela det tunga fordonsbeståndets energimängd om energieffektiviteten i trafiken samtidigt blir bättre och personbilarna drivs nästan endast med el eller biogas. År 2045 skulle vägtrafiken då använda endast cirka 7 TWh biobränslen. Om produktionsmängderna samtidigt ligger på samma nivå eller ökar, kan biobränslen i allt större grad avsättas för användning i flygtrafiken eller sjöfarten.

Den ökade användningen av el i trafiken spelar på lång sikt en viktig roll. Jämfört med olika bränslealternativ är fördelen med direkt el dels bättre energieffektivitet än för andra alternativ, dels en reduktion av den totala energiförbrukningen. Dessutom gör el det möjligt att komma loss från förbränning av bränslen och den begränsade tillgången till råvaror med biomassa som grund. *Målet är att åtminstone 35 procent av den återstående totala energiförbrukningen 2045 täcks med el.*

Också biogas är till produktionssättet beprövad teknik och det är möjligt att öka användningen av biogas i trafiken även efter 2030. I biogasprogrammet som blev klart 2020 uppskattas att energipotentialen hos de biomassor som uppkommer i Finland och som lämpar sig för biogasproduktion och näringsåtervinning är cirka 16 TWh om året. *Målet är att få med biogas i trafiken motsvarande minst cirka 5–6 TWh 2045.*

I Finland används väte tillsvidare i mycket obetydlig omfattning i trafiken, men fordonsmarknaden under de kommande åren förfaller bli livligare för t.ex. tung trafik. Direkt användning av väte som drivkraft i trafiken skulle förutsätta stora investeringar i distributions- och transportinfrastrukturen för väte. Det är möjligt att det vore förnuftigast att rikta väteanvändningen i trafiken till sådana områden där det inte behövs riksomfattande distributionsnät (t.ex. hamnar).

Förnybara syntetiska bränslen, dvs. elbaserade bränslen, kan användas som sådana eller som blandningar i dagens förbränningsmotorer. Vid framställningen av syntetiska bränslen används väte samt t.ex. koldioxid som tagits tillvara i industrin. För så stora klimatfördelar som möjligt bör elen som används för framställningen av väte vara så koldioxidsnål som möjligt, t.ex. producerad med förnybar energi eller kärnkraft.

Både elbaserade bränslen och en eventuell direkt användning av väte ses som en stor potential för trafiken på lång sikt. I synnerhet i trafikslag, där direkt elektrifiering ännu inte förefaller möjlig (tung trafik samt flyg- och sjötrafik), är väte som bränsle eller därav vidareförädlade elbaserade bränslen ytterst viktiga alternativ. *Med elbaserade bränslen eller direkt användning av väte skulle eventuellt cirka 4 TWh fossil energi kunna ersättas 2045.*

I Finland pågår som bäst ett flertal utrednings- och forskningsprojekt för utveckling och användning av såväl väte som syntetiska bränslen. Ett antal olika tekniker för framställning av elbaserade bränslen befinner sig i utvecklingsstadiet och för vilka en mer omfattande kommersiell produktion uppskattas kunna börja om 5–10 år. För närvarande är tillverkningskostnaderna och investeringsbehoven betydande, men i och med utvecklingen av tekniker finns även en stor potential.

Finland har även internationellt sett betydande kompetens inom såväl biobränslen som väte och elbaserade bränslen. Särskilt långt hunnen är förädlingen av biobränslen, men även förväntningarna på framställningen av väte och elbaserade bränslen är stora. På längre sikt är det väsentliga hur den kompetens som dessa branscher besitter ska kunna omsättas i företagsverksamhet och export som gagnar Finland.

Förnya bilbeståndet

För bilbeståndets del är det långsiktiga målet att bensin- och diesebilarna ska utgå ur personbilsbeståndet nästan helt. Det här skulle möjliggöra att bränslen av förnybara, hållbara råvaror skulle räcka till för de tunga fordonen, flygtrafiken och sjöfarten, vilka är svårare att elektrifiera. Vid förnyandet av bilbeståndet sätts fokus på försäljningen av nya bilar och drivkrafterna för nya bilar. Eftersom bilbeståndet i Finland förnyas långsamt och eftersom samma bilar finns med så länge som 20 år är målet att andelen alternativa tekniker (el, gas) i de nya bilarna snabbt kan ökas så att deras andel i **hela bilbeståndet** ligger så nära 100 procent som möjligt 2045. Bilar med alternativa drivkrafter blir med tiden även tillgängliga på marknaden för begagnade bilar och då har allt fler konsumenter möjlighet att frånga bilar som drivs med fossila bränslen.

Att eliminera trafikutsläppen fram till 2045 lyckas om det då i trafiken finns *t.ex. cirka 2 miljoner renodlade elbilar och dessutom cirka en halv miljon gasdrivna personbilar och laddhybrider*. År 2045 finns det i bilbeståndet färre än 500 000 bensin- och dieseldrivna person- och paketbilar i trafik. Dieseldrivna lastbilar och bussar kommer att finnas kvar i bilbeståndet, men parallellt med dem också fordon som utnyttjar andra drivkraftsalternativ. I lastbilar blir både gas och el vanligt, i bussarna i synnerhet el.

Effektivisera trafiksystemet

Eftersom användningen av biobränslen och andra förnybara bränslen i trafiken är förknippad med en rad begränsningar (som tillgång och pris), behövs det åtgärder även för att minska trafikens totala energiförbrukning. Energiförbrukningen kan minskas antingen genom att förnya bilbeståndet eller förbättra trafiksystemets energieffektivitet, dvs. reducera antalet fordonskilometer. Målen för mängderna av såväl förnybara biobränslen som antalet elbilar och andra allt mer energieffektiva bilar har satts på högsta möjliga nivå för 2020–2030 i Färdplanen för fossilfria transporter. Trots det går det inte att halvera utsläppen eller eliminera dem utan att bryta ökningen av fordonskilometer.

Att bryta ökningen av fordonskilometer innebär inte att begränsa vare sig människornas eller varornas rörlighet eller minska den ekonomiska aktiviteten. Trafikökningen kan styras till s.k. hållbara färd- eller transportformer eller ersättas med olika distansförfaranden. Fordonens användnings- och fyllnadsgrad kan utökas. Goda hjälpmedel här är digitaliseringen av trafiken och utvecklingen av transportservice. Genom mer omfattande utnyttjande av data fås en mer effektiv och samtidigt mil-

jövänligare och säkrare mobilitet och godslogistik. Om trafik- och mobilitetsdata finns öppet tillgängliga och man löst frågan om användarrätt till data från den privata sektorn, kan data användas allt mer effektivt för att skapa nya miljövänligare tjänster både i person- och godstrafiken. Ofta är kollektivtrafiken en väsentlig del i de mobilitetspaket som finns tillgängliga eller som utvecklas i dag. För att hållbara färd sätt, som kollektivtrafik, ska vara attraktiva även inom de nya mobilitets-tjänsterna, är det viktigt att se till tjänsternas interoperabilitet (t.ex. öppna programgränssnitt, gemensam praxis för resekedjor, beskattningen av servicepaket).

Målet är att energieffektiviteten förbättras så att personbilarnas fordonskilometer i förhållande till 2019 inte längre ökar 2020–2045. I basprognosen för växthusgasutsläppen från trafik och transport är antagandet att personbilarnas trafikarbete skulle öka med cirka 22 procent under åren 2017–2020. I målbilden styrs denna ökning mot hållbara färd sätt i stället för användning av bil. Trafikarbetet för samtliga hållbara färd sätt skulle av denna anledning öka med cirka 23 procent fram till 2045. Den här förändringen har betydande effekter även på investeringarna i trafikinfrastruktur som gagnar hållbar trafik. Planeringen av infrastrukturinvesteringar bör i framtiden bygga på en uppställd målbild, inte på tillväxtprognoser för trafikarbetet.

Även för godstrafikens del är målen en betydande effektivisering av transportererna och en övergång från vägar till spår och vatten. I målbilden ökar även paket- och lastbilarnas fordonskilometer med endast cirka 12 procent fram till 2045.

Åtgärder:

- *Ersätta fossila trafikbränslen (bensin, diesel och naturgas) med förnybara bränslen och el. Säkerställa att förnybara bränslen som används i trafiken har framställts endast av hållbara råvaror.*
- *Följa utvecklingen av infrastrukturen för distribution av alternativa drivkrafter och ta i bruk nya åtgärder för att säkerställa ett heltäckande nät, om det behövs.*
- *Se till att bilbeståndets förnyelsetakt motsvarar de mål som satts för utsläppsminskningen i trafiken. Ta i bruk nya ekonomiska styrmedel för att ändra riktningen om bilbeståndets genomsnittsålder på nytt hotar att öka.*
- *Vidta beredskapsåtgärder för ökande passagerarvolymen i kollektivtrafiken, bl.a. genom riktade investeringar i trafikinfrastruktur och ökade anslag för kollektivtrafik.*
- *Vidta beredskapsåtgärder för ett ökat antal fotgängare och cyklister, bl.a. i markanvändningsplaneringen och investeringarna i trafikinfrastruktur.*
- *Utnyttja fullt ut de möjligheter de nya tjänsterna inom trafik och transport, automationen och digitaliseringen av trafiken erbjuder för att minska utsläppen av växthusgaser.*
- *Främja social och regional rättvisa även på lång sikt.*

6 Uppföljning och indikatorer

För att genomföra principbeslutet tillsätter regeringen en styrgrupp till vilken kommunikationsministerns, arbets- och näringsministerns, finansministerns och miljöministerns statssekreterare kallas som medlemmar. Ordförande för gruppen är kommunikationsministerns statssekreterare. Till styrgruppens sekretariat utses företrädare för de nämnda ministerierna.

Utfallet av åtgärderna i färdplanen följs upp årligen även inom kommunikationsministeriets och de övriga ministeriernas planering av verksamheten och ekonomin. Dessutom rapporteras klimatåtgärderna inom trafiken årligen till riksdagen i samband med klimatårsberättelsen i enlighet med klimatlagen.

Indikatorerna för åtgärderna preciseras här nedan.

Ersätta fossila bränslen med alternativa drivkrafter

- Andelen förnybara bränslen av alla trafikbränslen (biobränslen + biogas + elbaserade bränslen)
- Andelen olika drivkrafter (inkl. el) av använd energi
- Antalet distributionsstationer för alternativa bränslen och laddningspunkter

Förnya bilbeståndet

- Bilbeståndets genomsnittsålder
- Försäljningsvolym och drivkrafter för nya bilar; andelen alternativa drivkrafter i nya bilar
- Antal bilar som utnyttjar alternativ drivkraft och deras andel i hela bilbeståndet

Effektivisera trafiksystemet

- Trafikarbetets utveckling (persontrafik/godstrafik)
- Andelarna färd- och transportformer
- Trafikens energieffektivitet (godstrafik/persontrafik)