

EU-taksonomia väylänpidossa

Asfalttialan palautepäivät 15.11.23

Karoliina Saarniaho,
ympäristöasiantuntija
Väylävirasto



Väylävirasto
Trafikledsverket



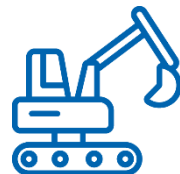
Väyläviraston tunnuslukuja



Väyläomaisuus

20

mrd €



Rakenteilla kehittämis-
hankkeita yhteensä

2,1

mrd € arvosta



Väyläverkon
korjausvelka

4,0

mrd €



Vuosibudjetti
2023 noin

1,9

mrd €



Henkilöstö,
vakinaisia noin

480

asiantuntijaa

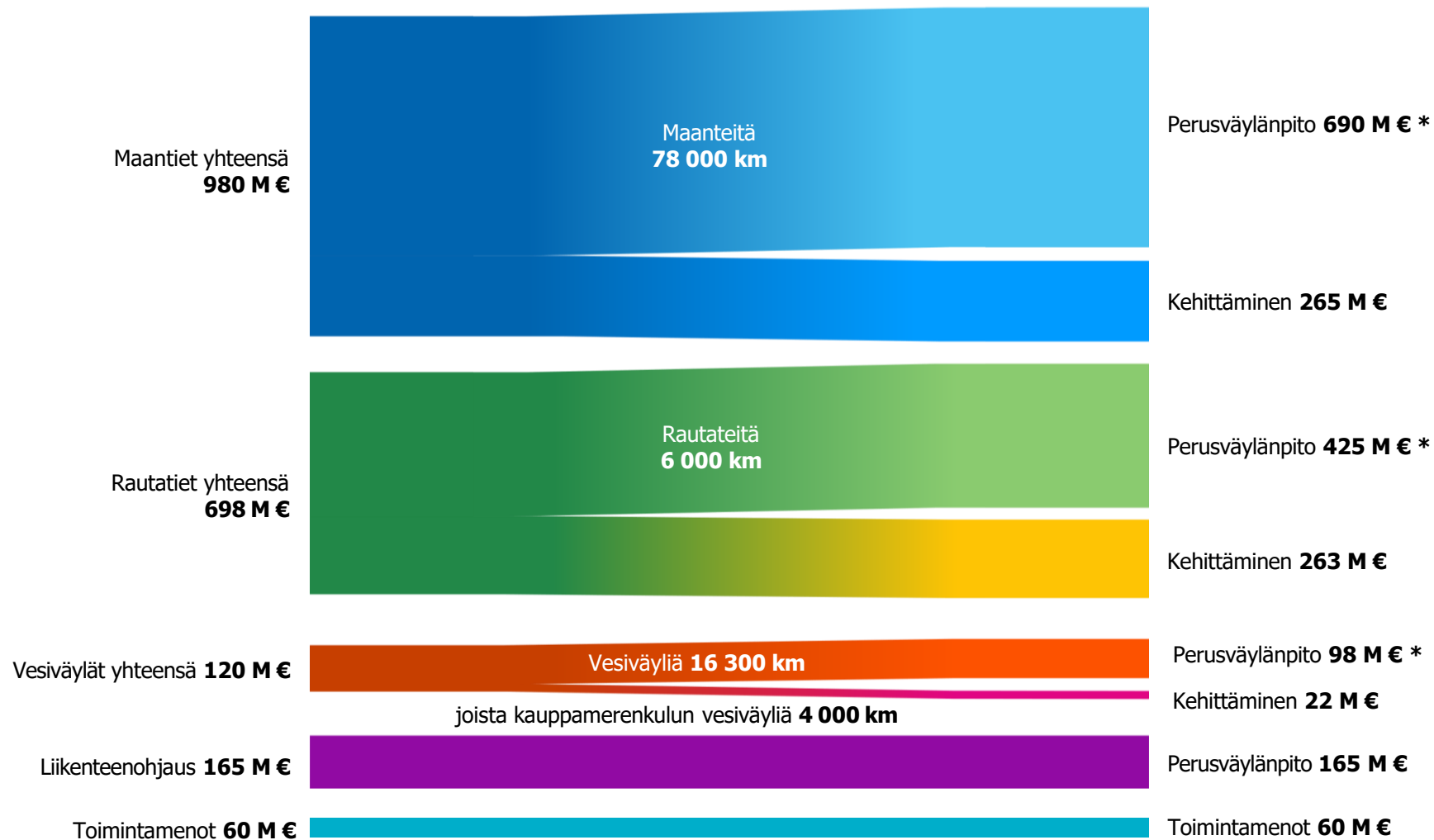


Työllistämme
välillisesti

17 000

ihmistä

Väyläviraston rahoitus 2023



* sisältää perusväylänpidon tulot, joista suurin on ratamaksun tuotto n. 37 M€
HE LTAE II 2023 huomioitu

3.10.2023

EU-taksonomia Väylänpidossa

Väylävirasto vastaa valtion tieverkon, rautateiden ja vesiväylien kehittämisestä sekä kunnossapidosta, ja on sen myötä infra-alan vastuullisen rakentamisen ja väyläverkon elinkaaren aikaisen ympäristöaspektit huomioivan väylänpidon merkittävä edistäjä.

Väyläverkon haltijana olemme myös merkittävä mahdollistaja alan taksonomiamukaisuuden ja elinkaarikestävien toimintamallien toteutumiselle. **Väylävirasto haluaa olla mukana koko alan yhteisessä vuoropuhelussa ja ilmastoystävällisten sekä kestävien toimintamallien kehittämisessä.** Tämä edellyttää myös kehityksen seuraamista EU-tasolla, jolloin oikea-aikainen vaikuttaminen mahdollistuu.

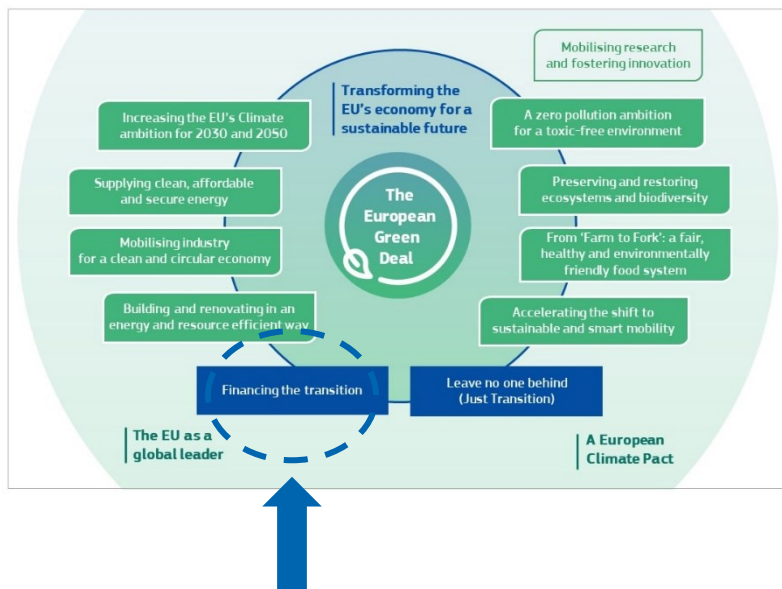
Alkukesästä 2023 valmistuneen selvityksen laatimista edelsi huomio siitä, että infra-alan osalta on toistaiseksi hyvin vähän tietoa taksonomian soveltamisesta.

Tavoitteena oli luoda kokonaiskuva väylänpidon eri toimintojen roolista EU-taksonomiassa, arvioida taksonomialainsäädännön vaikutuksia Väyläviraston toimintaan suoraan ja välillisesti, ja tunnistaa jatkotoimenpiteitä mm. ennakoivan varautumisen ja vaikuttamisen tueksi.



EU:n kestävän rahoituksen taksonomia unionin vihreän kehityksen ohjelman toimeenpanossa

EU Green Deal ja sen ympäristötavoitteet



EU:n Kestävän rahoituksen strategia

The image shows the cover of the 'Strategy for financing the transition to a sustainable economy' document. The top part features the European Commission logo and the text 'FINANCING SUSTAINABLE GROWTH European Commission Action Plan'. Below this is a photograph of hands holding a small green plant. The bottom part of the cover has the title 'Strategy for financing the transition to a sustainable economy' and a navigation bar with 'Home > Publications > Strategy for financing the transition to a sustainable economy'. At the very bottom, it includes publication details: 'First published on 06 July 2021', 'Author Financial Stability, Financial Services and Capital Markets Union', and 'Topics Banking and financial services'.

Komission taksonomialainsäädäntö



EU-taksonomian rakenne

Taksonomian kuusi ympäristötavoitetta



Taksonomian mukainen taloudellinen toiminta **edistää merkittävästi vähintään yhtä kuudesta ympäristötavoitteesta (kts. kuva) aiheuttamatta haittaa samanaikaisesti muille.**

- **EU-taksonomia** on Euroopan Unionin kestävän rahoituksen luokitusjärjestelmä, jossa määritetään yhteiset kriteerit ympäristön kannalta kestäväälle liiketoiminnalle. Taksonomian päämääränä on luoda vankka, tieteeseen perustuva luokitusjärjestelmä yhtenäistämään kestävyuden määritelmää ja vähentämään viherpesun riskiä markkinoilla, mikä vauhdittaisi investointien ohjautumista kestäviksi määriteltyihin
- Liiketoiminta on taksonomian mukaista, mikäli kaikki kolme seuraavista kriteerikokonaisuudesta täyttyvät:
 - **Merkittävän edistämisen kriteerit**, joissa tarkastellaan taloudellisen toiminnan ympäristöhyötyjä.
 - **Ei merkittävää haittaa -kriteerit (DNSH)**, joissa varmistetaan, että ympäristöhyödyt eivät synny muiden ympäristötavoitteiden kustannuksella
 - **Sosiaaliset vähimmäissuojatoimet**, jotka varmistavat, että yrityksen toiminnassa kunnioitetaan hyvää hallintotapaa ja sosiaalisen kestävyuden peruseriaatteita.
- Merkittävän edistämisen kriteerit ja DNSH-kriteerit on määritelty erikseen eri liiketoiminnoille, johon viitataan **taksonomia-aktiiviteettina tai -toimintona.**

Keskeinen taksonomialainsäädäntö

Taksonomia-asetus (EU 2020/852)

- Määrittelee EU-taksonomian tavoitteet ja peruselementit
- Voimassa 7/2020

Delegoitu tiedonantoasetus (EU 2021/2178)

- Tarkentaa taksonomia-asetukseen sisällytettyä raportointivelvoitetta kuvaamalla julkaistavien tietojen sisältöä ja esitystapaa
- Voimassa 12/2021

Ilmastoa koskeva delegoitu asetus (EU 2021/2139)

- Sisältää kahden ilmastotavoitteen (hillintä ja sopeutuminen) tekniset arviointikriteerit
- Pyritään varmistamaan, että taloudellinen toiminta vaikuttaa myönteisesti ilmastotavoitteisiin tai vähentää ilmastotavoitteisiin kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia.
- Voimassa 12/2021

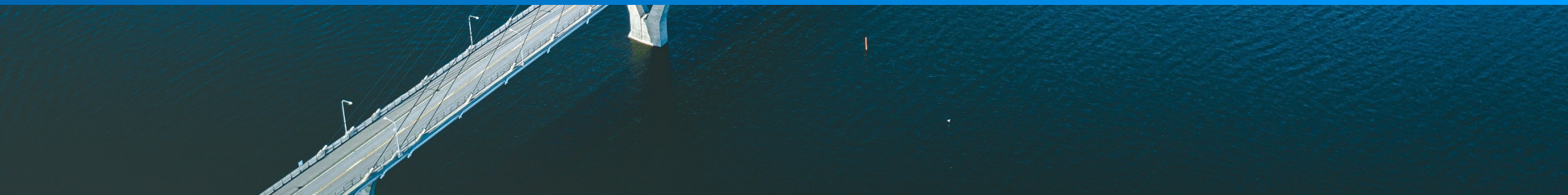
Muita ympäristötavoitteita koskeva ja tiedonanto-säädöksen täydennyksiä koskeva delegoitu säädös (luonnos)

- Sisältää muiden kuin ilmastoa koskevien ympäristötavoitteiden tekniset arviointikriteerit, mukaan lukien mm. kiertotalouden edistäminen
- Lisäksi täydennyksiä aiempiin delegoituihin säädöksiin
- Komission lainsäädäntöehdotus julkaistiin keväällä 2023, sidosryhmillä oli mahdollisuus kommentoida sitä neljän viikon ajan
- [Päivitetty esitys](#) komissiolta 13.6.2023
- Hyväksytty 6/2023, julkaisu arviolta 2023/24 vaihteessa

Taksonomia-asetuksessa todetaan, että luokitusjärjestelmää tulee päivittää säännöllisesti ajantasaiseen tieteelliseen näyttöön ja asiantuntijoiden kannanottoihin perustuen. Taksonomia on siis dynaaminen kokonaisuus, joka elää ja kehittyy vihreän siirtymän edetessä



Väylänpidolle olennaiset ympäristötavoitteet ja taksonomia-aktiviteetit

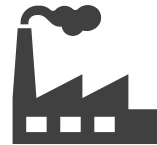


Väylänpito taksonomiassa

- Taksonomiassa on **kriteerejä väylänpidon arvoketjun** eri vaiheille aina väylämateriaalien tuotannosta väylien ylläpitoon kolmen ympäristötavoitteen merkittävälle edistämiseksi (kts. oheinen listaus):
 - Ilmastonmuutoksen hillintä:** väylät toimivat vähähiilisen liikenteen mahdollistajana ja väylämateriaalien valmistusprosesseissa voidaan saavuttaa huomattavia päästövähennyksiä.
 - Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:** väylänpidossa ja väylämateriaalien tuotannossa voidaan huomioida ilmatoriskit ja soveltaa sopeutusratkaisuja niiden resilienssin lisäämiseksi.
 - Kiertotalouden edistäminen:** väylien suunnittelussa ja rakentamisessa tavoitteena on pitkäikäisyys ja elinkaarikestävyys. Resurssiviisautta edistetään hyödyntämällä kierrätysmateriaaleja ja mahdollistamalla syntyvän jätteen kierrätys ja uudelleenkäyttö.
- Esitetyt havainnot perustuvat alkuvuodesta 2023 voimassa olleeseen lainsäädäntöön ja asiantuntijafoorumi Platform on Sustainable Financen antamiin suosituksiin¹ kriteerien sisällöstä.

¹ PLATFORM ON SUSTAINABLE SUSTAINABLE FINANCE: TECHNICAL WORKING GROUP (europa.eu) ja Annex to the platform on Sustainable Finance's report with recommendations on technical screening criteria for the four remaining environmental objectives of the EU taxonomy (europa.eu)

Väylänpidolle keskeiset taksonomia-aktiviteetit



3. Valmistus

- Betonin valmistus
- Raudan ja teräksen valmistus



4. Yhdyskuntatekniikka

- Rakennetekniikka (uusien kohteiden rakentaminen tai jälleenrakennus)
- Teiden ja moottoriteiden ylläpito
- Betonin käyttö rakenteissa



6. Liikenne

- Henkilökohtaisen liikkuvuuden infrastruktuuri, polkupyörälogistiikka
- Rautatieliikenteen infrastruktuuri
- Vähähiilisen tieliikenteen ja julkisen liikenteen mahdollistava infrastruktuuri
- Vähähiilisen vesiliikenteen mahdollistava infrastruktuuri



7. Rakennus- ja kiinteistöalan toiminta

- Rakennusten ja rakenteiden purku

Merkittävän edistämisen kriteerit ovat aktiviteetti- ja ympäristötavoitekohtaiset



Ilmastonmuutoksen hillitseminen

- Raaka-aineiden osalta kriteerit keskittyvät valmistusvaiheen päästöintensiteettiin, jolle on asetettu raja-arvoja
- Kokonaisten väylien kohdalla tarkastellaan niiden käyttötarkoitusta – vähähiilisen liikenteen käytössä olevat tiet ja radat ovat lähtökohtaisesti taksonomian mukaisia
- Kriteerien mukaista infrastruktuuria ei ole tarkoitettu fossiilisten polttoaineiden kuljetukseen tai varastointiin



Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

- Kriteerien mukainen toiminta varmistaa ilmastonmuutoksen vaikutusten riittävän ennakkoinnin ja tarkoituksenmukaisen varautumisen niin kutsuttujen sopeutusratkaisujen avulla
- Näiden ratkaisujen toteuttamista tulee edeltää uusimpaan tieteelliseen tietoon pohjautuva perusteellinen ilmatoriskien arviointi koko investoinnin elinkaaren ajalta
- Sopeutusratkaisujen performanssia tulee pystyä mittaamaan ennalta sovituin indikaattorein



Kiertotalouden edistäminen

- Kriteerit edellyttävät rakennusjätteen valmistelua uudelleenkäyttöön tai kierrätykseen
- Uusien rakenteiden materiaalista valtaosan on oltava kierrätysmateriaalia, jollei neitseellisen materiaalin käytön elinkaaripäästöjä ole pystytty osoittamaan matalammiksi
- Lisäksi tulee huomioida kierrätysmateriaalien kuljetusmatkat, jotka eivät saa olla yli 2,5 – kertaisia neitseelliseen vaihtoehtoon verrattuna
- Rakenteiden suunnittelun tulee mahdollistaa niiden monikäyttöisyyden ja muunneltavuuden

Ilmastonmuutoksen hillintä

Alle on kerätty väyläpidolle oleellisten aktiviteettien kriteerien pääkohdat ilmastonmuutoksen hillinnän merkittävän edistämisen osalta.

Sektori	Aktiviteetti	Merkittävän edistämisen kriteerien pääkohdat
3. Valmistus	3.7 Sementin valmistus	<ul style="list-style-type: none">• Raja-arvo klinkkerin, sementin tai hydraulisen sideaineen hiili-intensiivisyydelle
	3.9 Raudan ja teräksen valmistus	<ul style="list-style-type: none">• Rauta ja primääriteräs: Raja-arvo valmistusprosessin eri vaiheiden hiili-intensiteetille• Sekundääriteräs: raja-arvo valmistusprosessiin syötettävän romun vähimmäismäärälle
6. Liikenne	6.13 Henkilökohtaisen liikkuvuuden infrastruktuuri, polkupyörälogistiikka	<ul style="list-style-type: none">• Kaikki jalankulku- tai pyöräilyväylät
	6.14 Rautatieliikenteen infrastruktuuri	<ul style="list-style-type: none">• Rataverkko on sähköistetty tai sille on tehty sähköistämissuunnitelma• Vuoteen 2030 asti kaikki nykyinen TEN-T-verkon ulkopuolinen raitininfrastruktuuri• Infrastruktuuri, joka on dedikoitu rahdin lastaamiseen tai ihmisten siirtämiseen rautatieliikenteeseen• Infrastruktuuria ei ole tarkoitettu fossiilisten polttoaineiden kuljetukseen tai varastointiin
	6.15 Vähähiilisen tieliikenteen ja julkisen liikenteen mahdollistava infrastruktuuri	<ul style="list-style-type: none">• Nollapäästöisen tieliikenteen infrastruktuuri• Infrastruktuuri, joka on dedikoitu rahdin lastaamiseen nollapäästöiseen tieliikenteeseen• Nollapäästöisen julkisen liikenteen infrastruktuuri• Infrastruktuuria ei ole tarkoitettu fossiilisten polttoaineiden kuljetukseen tai varastointiin
	6.16 Vähähiilisen vesiliikenteen mahdollistava infrastruktuuri	<ul style="list-style-type: none">• Nollapäästöisen vesiliikenteen infrastruktuuri• Infrastruktuuri on tarkoitettu maasähkön toimittamiseen kiinnityspaikassa oleville aluksille• Nollapäästöisen satamien infrastruktuuri• Infrastruktuuri, joka on dedikoitu rahdin lastaamiseen nollapäästöiseen vesiliikenteeseen• Infrastruktuuria ei ole tarkoitettu fossiilisten polttoaineiden kuljetukseen tai varastointiin

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Alle on kerätty väylänpidolle oleellisten aktiviteettien kriteerien pääkohdat ilmastonmuutoksen sopeutumisen merkittävän edistämisen osalta.

Sektori	Aktiviteetti	Merkittävän edistämisen kriteerien pääkohdat
3. Valmistus	3.7 Sementin valmistus	<ul style="list-style-type: none">• Aktiviteettiin on implementoitu teknisiä tai muita ratkaisuja, jotka huomattavasti vähentävät sen toimintaan kohdistuvia keskeisimpiä fyysisiä ilmatoriskejä• Nämä riskit on identifioitu hyödyntäen kokonaisvaltaista riski- ja haavoittuvuusanalyysia, jossa pitkäikäisten investointien riskisyyttä arvioidaan useampia tieteeseen pohjautuvia skenaarioita vasten.• Valitut adaptaatiotoimenpiteet eivät aiheuta haittaa muiden aktiviteettien sopeutumismahdollisuuksille, suosivat luonnonmukaisia ratkaisuja sekä ovat linjassa yhteiskunnallisten adaptaatiostrategioiden- ja suunnitelmien kanssa.• Aktiviteetin performanssia on seurattava ennalta asetettuja indikaattoreita vasten, ja tarvittaessa toteutettava korjaavia toimenpiteitä.
	3.9 Raudan ja teräksen valmistus	
4. Yhdyskuntatekniikka	4.1 Rakennetekniikka (uusien kohteiden rakentaminen tai jälleenrakennus)	
6. Liikenne	6.13 Henkilökohtaisen liikkuvuuden infrastruktuuri, polkupyörälogistiikka	
	6.14 Rautatieliikenteen infrastruktuuri	
	6.15 Vähähiilisen tieliikenteen ja julkisen liikenteen mahdollistava infrastruktuuri	
	6.16 Vähähiilisen vesiliikenteen mahdollistava infrastruktuuri	

Kiertotalouden edistäminen

Alle on kerätty väyläpidolle oleellisten aktiviteettien kriteerien pääkohdat kiertotalouden edistämisen merkittävän edistämisen osalta.

Sektori	Aktiviteetti	Merkittävän edistämisen kriteerien pääkohdat
3. Yhdyskuntatekniikka	3.4 Teiden ja moottoriteiden ylläpito	<ul style="list-style-type: none">• Materiaalien poistamisesta tai korvaamisesta aiheutuva rakennusjäte (pl. vaarallinen jäte) on valmisteltu uudelleenkäyttöön tai kierrätykseen• Uusien rakenteiden materiaalista vähintään 50 % on kierrätysmateriaalia, jollei neitseellisen materiaalin käytön elinkaaripäästöjä ole pystytty osoittamaan matalammiksi<ul style="list-style-type: none">• Kriteerillä on lisäksi kahden vuoden siirtymäaika lopullisen delegoidun asetuksen hyväksymispäivästä• Uuden sidekerroksen käyttöikä on vähintään 20 vuotta
	3.5 Sementin käyttö rakenteissa	<ul style="list-style-type: none">• Vähintään 90 % syntyneestä betonijätteestä valmistellaan kierrätystä tai uudelleenkäyttöä varten• Suunnittelu ja hyödynnetyt tekniikat tukevat kiertotaloutta standardin ISO 20887:2020 mukaisesti• Betonituotteiden raaka-aineesta enintään 70 % voi olla neitseellistä materiaalia• Kierrätysmateriaalia ei tulisi kuljettaa pidemmälle kuin 2,5 kertaa sen matkan joka on työmaan ja lähimmän uutta materiaalia tuottavan tuotantolaitoksen välillä• Rakenteen materiaali- ja komponenttiedot on dokumentoitu elektronisesti• Sillat, tunnelit, padot ja sulut on varustettu valvontatoiminnoilla huoltotarpeiden ennakoimiseksi
5. Rakennus- ja kiinteistöalan toiminta	5.3. Rakennusten ja rakenteiden purku	<ul style="list-style-type: none">• Purkutoimenpiteille asetetaan soveltuvat tulosindikaattorit yhdessä asiakkaan kanssa• Tehdään purkamista edeltävä purkukartoituksen• Syntynyt purkujäte käsittelyä EU:n rakennus- ja purkujätteiden käsittely- ja kierrätysmallin mukaisesti• Vähintään 90 % syntyneestä betonijätteestä valmistellaan kierrätystä tai uudelleenkäyttöä varten

Teiden ja moottoriteiden kunnossapito (3.4 Maintenance of roads and motorways)

Väylävirasto tukee kunnossapidon sisällyttämistä kiertotalouden edistämisen tavoitteisiin.

Esitetyn 50% kierrätysvaateen arvioinnissa pitäisi optimoida koko elinkaaren aikaisten päästöjen vähentämistä eikä osaoptimoida yhtä (investointi-)vaihetta.

Tavoitetta kierrätysmateriaalin optimaalisesta hyödyntämisestä olisi hyvä edistää tiukan prosenttiosuusvaatimuksen sijaan esim. luomalla yhteisiin periaatteisiin tukeutuva elinkaarilaskentamalli (vrt. asfaltin ympäristöselosteet ja yhteiset laskentasäännöt ja työkalu niiden tuottamiseen).

Perusteluna tiivistetysti:

Väylävirastossa pyrimme optimoimaan **koko elinkaaren aikaista** kierrätysmateriaalin käyttöä ja päästöjen vähentämistä. Meille tyypillinen toimenpidekierto vilkasliikenteisten teiden kulutuskerroksissa on SMA puhtaasta kiviaineksesta, jotta voimme seuraavissa ylläpitopäällystyksissä käyttää REMIX-menetelmää, jolla kierrätysprosentti on peräti 75%. **Keski-Eurooppaan verrattuna Suomessa joudumme uusimaan tiuhaan kulutuskerrosta nastarenkaiden aiheuttamasta kulumisesta johtuen.** Siellä ei käytetä/tunneta REMIX-menetelmää lainkaan vaan kulutuskerros uusitaan aina ” newly installed after demolition or removal” -tavalla eli uudella laamalla.

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13237-Sustainable-investment-EU-environmental-taxonomy/F3411359_en

ACTIVITY (e.g. CCM 3.19 Manufacture of rail constituents):

3.4 Maintenance of roads and motorways

GENERAL COMMENT (incl. comments on corrections of technical mistakes in Climate Delegated Act and Article 8 Delegated Act):

We support the inclusion of maintenance in the circular economy objective.

COMMENT ON THE ACTIVITY DESCRIPTION:

COMMENT ON THE ACTIVITY SUBSTANTIAL CONTRIBUTION CRITERIA:

Concerning the use of recycled material, we note that there does not seem to be sufficient fact-based justification for the 50 % target. Our suggestion is to set a target of 30 %, which is at this stage very ambitious. This target is informed by the criteria set in EU environmental protection targets; the amount of currently recycled/reused non-metallic material (approx. 15%); the current proportion of recycled material amounts to approx. 11% of all aggregates production; as well as the proportion of EAPA in recycled asphalt (this is currently substantially under 50% in the majority of EU Member States).

The possibility to use recycled material varies greatly due to geographical availability especially in countries with long distances. Therefore, there is a need for deviations that takes availability of recycled material and expected lifecycle of recycled material compared to using virgin material into consideration. Finland welcomes the new Criterion 3 where CO2 emissions of transporting of re-used or recycled materials have been taken into consideration. However, it is not always known where there is demand for re-used or recycled material at the time or from the maintenance point of view, if there is re-used or recycled material available within the given distance.

Due to availability of recycled material, it is not always possible to achieve even the 30 % target even though in some cases, the share of recycled materials may reach 75 %.

In maintenance of roads and motorways, the management of road life cycle have to be considered. Road life cycle consists many treatments and renewal of surface course. They are programmed to upkeep the condition and asset of the road structure at an optimized level during the life cycle, for example 40 years. That means multiple recycling of asphalt surface course. In northern region, maintaining the resistance against studded tyres requires sometimes the surface course without recycled material (0%) in order to enable further hot-in-place-recycling, which is typically repeated treatment to remove ruts caused by studded tyres with high amount of recycled material, 75%. So, the use of re-cycled material have to be optimized over the life cycle instead of one step at the time.

Ei merkittävää haittaa –kriteerit

Alle on kerätty väyläpidolle oleellisten aktiviteettien ei merkittävää haittaa -kriteerien pääkohdat



- Infrastruktuuria ei ole tarkoitettu fossiilisten polttoaineiden kuljetukseen tai varastointiin.
- Uuden infrastruktuurin tai laajamittaisten korjaushankkeiden hiilijalanjälki on laskettu ja hiilen varjohinta määritetty



- Mikäli väylähankkeen voidaan nähdä potentiaalisesti vaikuttavan vesistöjen tilaan negatiivisesti, hankkeelle tulee laatia vedenkäytön ja vesiensuojelun hallintasuunnitelma
- Mikäli hanke on läpikäynyt YVA-menettely, erillistä arviota ei tarvita



- Toteutetaan toimenpiteitä melu-, pöly- ja epäpuhtauspäästöjen vähentämiseksi rakennus- tai kunnossapitotöiden aikana.



- Kaikille väylähankkeille edellytetään laaja-alaista ilmatoriskianalyysiä ja sopeutumisratkaisujen arviointia ja soveltamista tarvittaessa



- Vähintään 70 % vaarattomasta rakennus- ja purkujätteestä valmistellaan uudelleenkäyttöön, kierrätykseen ja muuhun materiaalin talteenottoon
- Jätteen syntyä rajoitetaan EU:n rakennus- ja purkujätteen käsittely- ja kierrätysmallia noudattaen



- YVA on toteutettu lainsäädännön sitä edellyttäessä ja siinä määritellyt toimenpiteet on toteutettu/aiotaan toteuttaa
- Luonnoltaan haavoittuville alueille tai niiden läheisyyteen sijoitettavia hankkeita arvioidaan erikseen ja negatiivisia luontovaikutusten minimoidaan toimenpitein

A photograph of a paved surface, likely asphalt or concrete, featuring a green circular graphic element with a white outline and a white line. The graphic element is partially obscured by a blue horizontal band. The blue band contains the text "Taksonomia Väyläviraston toiminnassa" in white. The background shows a textured, brownish-grey surface with white lines and a green circular graphic element.

Taksonomia Väyläviraston toiminnassa

Väyläviraston oma vastuullis- ja sidosryhmäyhteistyö

Synergiat viraston vastuullisuustyön kanssa

Väyläviraston vastuullisuus- ja ilmastotyön olennaiset teemat ja aloitteet ovat linjassa taksonomialainsäädännön tavoitteiden kanssa. Muutamia poimintoja erityisesti ilmastotyöhön liittyen:

- Taksonomian ilmastokriteerit kohdistuvat ennen kaikkea kestävä liikunnan mahdollistamiseen, mikä on keskeinen tavoite Väyläviraston toiminnassa.
- Väylävirasto on lokakuussa 2023 julkaissut [infrarakentamisen vähähiilisuuden arviointimenetelmän](#). Myös 2022 julkaistu infrarakentamisen päästötietokanta (co2data.fi/infra) on laajasti käytössä. Päästötietoa hyödynnetään päätöksenteossa ja vaikutusarvioinnissa (ilmastovaikutusten arviointi, hankearviointi)
- Väylävirasto on kehittänyt yhdessä päällystealan kanssa päällysteiden hankintojen vähäpäästöisyyttä pitkään ja todennut asfalttialan kanssa tarpeen löytää keinoja ohjata päällystysurakoiden kasvihuonekaasupäästöjen pienentämiseen. Yksi tunnistettu keino on asfaltin ympäristöselosteet ja alan yhteinen työkalu niiden tuottamiseen.
- Väylävirasto on mukana Ihku-laskentapalveluun 5.12.23 julkaistavan päästölaskentatoiminnon kehittämisessä.
- Väylävirasto on mukana päästöttömät työmaat -Green Deal sopimuksessa ja kiertotalouden Green Dealin valmistelussa
- Ilmastoriskejä on Väyläviraston toimesta arvioitu ja niiden merkitystä väylänpidolle on käsitelty useissa 2000-luvun aikana ilmestyneissä julkaisuissa
- Väylävirasto osallistuu maa- ja metsätalousministeriön johdolla laadittavan Kansallisen ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelman valmisteluun ja linjausten toimeenpanoon.
- Uusia (kiertotalous)materiaaliratkaisuja tutkitaan yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa ja niiden käyttöönottoa edistetään.
- Vähähiilisyyttä, energiatehokkuutta ja kiertotaloutta edistetään kehittämällä hankintakriteerejä eri hankintakategorioissa.

Väyläviraston oma vastuullis- ja sidosryhmäyhteistyö

Sidosryhmäyhteistyö

Sidosryhmäyhteistyöstä on monia hyötyjä taksonomiatyölle:

- Taksonomiatietoisuuden lisääminen
- Taksonomian soveltamismahdollisuuksien sekä vaikutusten kartoittaminen
- Kriteerien tulkintatapojen yhtenäistäminen
- Lainsäädäntötyön järjestäytyneempi kommentointi

Selvityksen pohjalta tunnistettiin mm. seuraavanlaisia sidosryhmäyhteistyön tapoja:

- Yhteydet FIECiin, RT:hen, Rakliin, GBCF:iin
- Lausunnot EU:n lainsäädäntöehdotuksiin Have your say -palvelussa
- Dialogi ministeriön ja Platform on Sustainable Financen jäsenten kanssa

Väylävirasto on mukana mm. Ratekon [taksonomian jalkauttaminen ja kansallinen tietovaranto](#) -hankkeen ohjausryhmässä.

Taksonomian vaikutus Väyläviraston hankintoihin

Taksonomian laajenemista julkisiin hankintoihin pidetään todennäköisenä, jopa välttämättömänä.

Taksonomiakriteerit eivät ole sellaisenaan kopioitavissa hankintakriteereiksi, sillä vain pieni vähemmistö toimijoista on tällä hetkellä taksonomiamukaisia. Kriteerejä voi kuitenkin soveltaa tai ottaa niistä teemoja. DNSH-periaatteen käyttö hankinnoissa voi auttaa tunnistamaan ja hallitsemaan hankintojen ristikkäisvaikutuksia.

Varsinaisen kriteerien soveltamisen sijaan taksonomialainsäädännön **merkittävimmät vaikutukset syntyvät hankintaketjujen kautta.**

Taksonomia koskettaa useita Väyläviraston hankintaketjujen toimijoita, joten välillisiä vaikutuksia syntyy myös virastolle itselleen.

Tällaisia vaikutuksia voivat olla

- kustannusten nousu vähähiilisten materiaalien hyödyntämisen myötä
- toimittajien tarve saada Väylältä dataa omaa raportointiaan varten
- toimittajien halu tarjota vain tietynlaisiin hankkeisiin varmistaakseen oman toimintansa taksonomian mukaisuus

Väyläviraston hankintojen toimintalinjat 2020

- hankinnan toimintalinjojen päätavoite on edistää ja varmistaa se, että pystymme virastona toteuttamaan hankinnat tehokkaasti ja laadukkaasti.
- linjauksilla viestimme odotuksemme palveluntuottajamarkkinoille; mihin Väylä hankkijana kiinnittää huomiota, mitä Väylä pitää tärkeänä yhteiskunnallisesta vaikuttavuusnäkökulmasta.
- koskevat Väyläviraston kaikkia hankintoja sekä ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen infrahankintoja.
- pitävät sisällään kaikkia hankintoja koskevat yhteiset linjaukset sekä ns. hankintakategoriakohtaiset linjaukset, jotka kukin koskevat tietyn samankaltaisen kokonaisuuden hankintoja.

Yleiset linjaukset

1. Huomioimme asiakkaiden kuljetus- ja liikkumistarpeet läpi hankinnan elinkaaren.
2. Varmistamme väyläomaisuuden hallinnan tietotarpeet kaikissa hankinnoissa.
3. Haemme parempaa laatua ja tehokkaampaa palvelua ja uudenlaisen liiketoiminnan mahdollistamista yhteistyössä toimittajamarkkinoiden kanssa.
4. **Edistämme hankinnoilla ilmasto- ja kestävän kehityksen tavoitteita.**
5. Hankintamme perustuvat yhtenäisiin toimintatapoihin ja asiakirjoihin.

Taksonomian vaikutukset julkiseen rahoitukseen

Taksonomiakriteerit eivät todennäköisesti tule suoraan koskemaan julkista infrarahoitusta ainakaan lähivuosina **DNSH-kriteerejä lukuun ottamatta.**

Platform on Sustainable Finance on suositellut komissiolle sen selvittämistä, miten taksonomian soveltamista voisi laajentaa julkiselle sektorille, mutta tämä ei ole komission agendalla korkealla prioriteetilla.

- » Suomen ympäristökeskus Syke on kehittänyt DNSH-ohjeistusta ja arviointien toteutuskaavioita EU:n RRF-rahoitusta silmällä pitäen. Menetelmää voidaan käyttää myös muissa hankkeissa, jotka edellyttävät DNSH-arviota.
 - » Myös Väylävirasto on hakenut ja saanut RRF-rahoitusta yhdelle hankkeelle (Digirata). Hankkeelle on toteutettu DNSH-arvio.
 - » Väylävirastossa on käynnissä pilottihanke DNSH-periaatteen soveltamisesta hankkeiden vaikutusarvioinnissa
- » Suomen valtio selvittää parhaillaan DNSH-periaatteen soveltamisen laajentamista EU-rahoituksen ulkopuolelle.
- » DNSH-periaate on otettu käyttöön myös rahoituskontekstin ulkopuolella: vuosina 2023-26 on käytössä DNSH-lähestymistapaa hyödyntävä ensisijaisuusmenettely ympäristöluvissa.

Vastaanotto ja kokemukset kriteerien soveltamisesta ja vaikutuksista - asiantuntijahaastattelut

Selvitystä varten toteutetuissa haastatteluissa oltiin pääosin yksimielisiä taksonomian merkityksestä yksityiselle sektorille vihreän siirtymän vauhdittajana.

Näkemykset erosivat toisistaan liittyen taksonomian valtavirtaistumiseen sen pakollisen soveltamisalan ulkopuolelle sekä julkisen sektorin rooliin kriteerien soveltajana.

Koettiin, että ympäristökriteerejä tullaan soveltamaan kaikkien rahavirtojen arvioinnissa, koska tämä nähdään myös kilpailukykytekijänä markkinaosapuolten keskuudessa.

Taksonomian rooli ainoana potentiaalisena linssinä kuitenkin kyseenalaistettiin.

Tällä hetkellä taksonomianmukaisen toiminnan pullonkaulana on haastateltavien mukaan kriteerien mukaisten hankkeiden määrä, ei esimerkiksi rahoittajien tai muiden toimijoiden kiinnostus kriteerien käyttöönottoon.

Taksonomian keskeiseksi **haasteeksi tunnistettiin myös kunnianhimoisten, mutta toimialan realiteetteja vastaavien kriteerien muodostaminen**, jossa ei kaikkien haastateltavien mielestä oltu onnistuttu. Myös kriteerien tulkinta nähtiin haastavana.

Useampi haastateltu asiantuntija koki vaikuttamismahdollisuudet kriteereihin riittämättöminä.

Taksonomia ei haastateltujen mukaan suoraan vaikuta julkisesti rahoitettuun väylärakentamiseen RRF-rahoitusta lukuun ottamatta, mutta epäsuoria vaikutuksia syntyy alihankintaketjujen kautta.

Taksonomiatietoisuus arvioitiin toistaiseksi vähäiseksi infra-alalla kokonaisuudessaan. **Alalla on suuri tarve osaamiselle eli ensi sijassa kouluttamiselle ja myös vertaistuelle taksonomiaan liittyen.**

Haastatteluissa nousivat esiin myös **sidosryhmien odotukset julkisia toimijoita kuten virastoja kohtaan:** niiden rooli tiedon jakajana ja väylänpidon arvoketjun toimijoiden taksonomiatyön neuvonantajana mainittiin.

Johtopäätökset

- » Julkisessa rahoituksessa taksonomiakriteerit konkretisoituvat toistaiseksi EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen (RRF) kautta kanavoituissa varoissa DNSH-periaatteen soveltamisen myötä. Yksityinen pankkisektori puolestaan hyödyntää taksonomiakriteerejä laajasti vihreässä lainanannossa, mikä tulee ottaa huomioon hankkeissa, jotka saavat rahoitusta sekä julkisista että yksityisistä lähteistä.
- » **Väylänpidon hankintaketjut kattavat laajan joukon yrityksiä, joille EU-taksonomia on oleellinen nykyisten tai tulevien raportointivaateiden ja pankkisektorin rahoituspäätösten kautta.** Yrityksillä voi lisäksi olla muita kannustimia liiketoiminnan kehittämiseen taksonomiamukaisuuteen pyrkimällä, mikä erityisesti väylärakentamisen kriteerien luonteen myötä vaikuttaa koko hankesuunnitteluun kohdistuviin vaatimuksiin.
- » Väyläviraston oman vastuullisuustyön tavoitteet ovat yhtenevät EU-taksonomian ympäristötavoitteiden kanssa ja osa kriteerien elementeistä on vahvasti esillä toiminnassa korostetuissa ympäristönäkökohdissa. **Kestävän väylänpidon keskiössä oleva vähähiiliset liikenneratkaisut mahdollistava liikennejärjestelmäsuunnittelu on väylähankkeisiin kohdistuvien kriteerien täyttymisen perusedellytys.**

Liittymäpinnat EU-taksonomian ja Väyläviraston toiminnan välillä



Sidosryhmäyhteistyöllä on keskeinen rooli niin julkisen rahoituksen, väylänpidon hankintaketjujen kuin Väyläviraston oman vastuullisuustyön kehittämisessä ja toimeenpanossa.



Väylävirasto
Trafikledsverket