Suomen ympäristökeskus SYKE
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

prof. Mikael Hildén
Ilmastonmuutoksen strateginen ohjelma

20.9.2021

SYKE/2021/2270-2

Liikenne- ja viestintävaliokunta tiistai 21.09.2021 klo 12.00

Julkinen

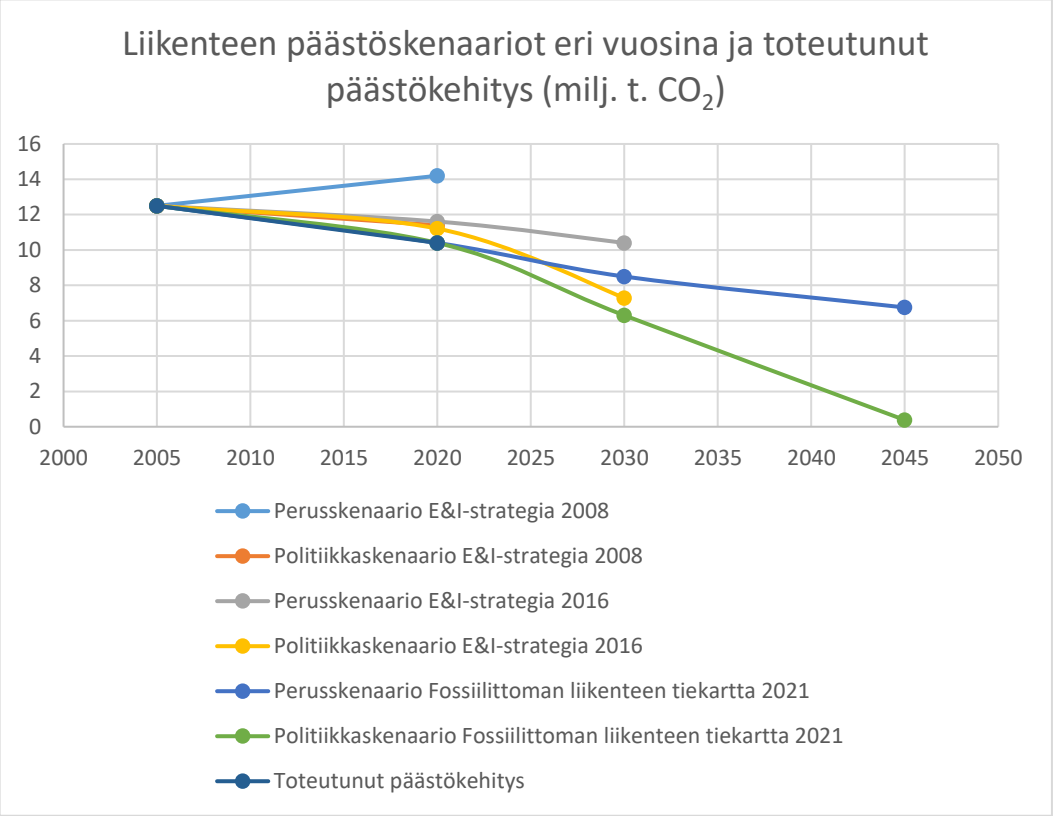
Viite: K 18/2021 vp Ilmastovuosikertomus 2021
Asia: Asiantuntijalausunto

Ilmastovuosikertomus 2021 ja liikennepolitiikan ilmastotoimet

Liikenteen päästöt kattavat noin viidesosan Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia päästökaupan ulkopuolisista, ns. taakanjakosektorin päästöistä. Toisin kuin energiasektorilla, jolla siirtymä vähähiiliseen energiantuotantoon on hyvässä vauhdissa, liikennesektorilla siirtymä vähähiilisyyteen on vasta alkuvaiheessa, ja päästöjen väheneminen on ollut hitaampaa kuin energiasektorilla. Tulevien kiristyvien tavoitteiden saavuttamisessa (esim. hiilineutraaliustavoitteen) on monenlaisia epävarmuuksia, koska monien toimien kohdalla on vaikea arvioida, mihin päästötasoon niiden avulla on mahdollista päästä.

Kiristyvät tavoitteet, jotka vaativat myös rakenteellisia muutoksia eri yhteiskunnan sektoreilla, edellyttävät, että ilmastotoimia seurataan ja arvioidaan. On näet todennäköistä, että syntyy myös tarve tarkistaa toimenpiteitä, kiristyvien tavoitteiden, mahdollisten odottamattomien sivuvaikutusten vuoksi tai muuttuvan toimintaympäristön seurauksena. Ilmastovuosikertomuksella on siten tärkeä rooli. Tiedot liikenteen päästökehityksestä osoittavat, että ”päästöt ovat pääsääntöisesti vähentyneet, mutta vähentyminen on ollut hyvin hidasta ja nykytoimilla liikenteen päästöt eivät vähene asetettujen tavoitteiden mukaisesti.” (s. 36). Vuosikertomukseen on myös koottu tietoa niistä linjauksista ja päätöksistä, joilla on pyritty vaikuttamaan päästökehitykseen (s. 37→ ja liite 1) sekä kuvattu esteitä, jotka ovat rajoittaneet nykyistä nopeampaa päästövähennystä liikennesektorilla.

Näkökulma, joka ilmastovuosikertomuksessa on jäänyt vähemmälle huomiolle, on se, kuinka käsitykset tulevasta päästökehityksestä ovat muuttuneet vuosien varrella. Kuva osoittaa, että toteutunut kehitys on ollut nopeampi kuin politiikkaskenaarioissa ennakoitu. Tämä myönteinen toteutunut kehitys viittaa siihen, että kehitysarviot ovat olleet varovaiset, eivät ylioptimistiset. Tulevien vuosikertomusten taustatiedoksi olisi kuitenkin hyödyllistä analysoida nykyistä tarkemmin kehitykseen johtaneita syitä ja eri toimenpiteiden roolia siinä. Erityisen tärkeää olisi tarkastella ohjauskeinoyhdistelmien merkitystä, sillä on mahdollista, että oikealla yhdistelmällä saavutetaan tavoitteet tehokkaammin ja pienimmillä mahdollisilla haitallisilla sivuvaikutuksilla. Tavoitteiden kiristyessä tarve valita oikeanlainen yhdistelmä korostuu. Tähän liittyy myös keskeisten puollonkaulojen tunnistaminen haluttujen rakenteellisten muutosten toteuttamiseksi. Esimerkiksi sähkölatauspisteet ovat pullonkaula, johon pyritään puuttumaan. Seurannasta puuttuu kuitenkin indikaattori, joka kertoisi sähkölatauspisteiden kehityksestä. Esimerkiksi olisi mahdollista listata julkiset pikalatausasemat, ja siihen liittyen kenties vielä niiden maantieteellinen kattavuus, joka on ratkaiseva sähköautojen käyttöönotolle laajasti Suomessa.



Ilmastovuosikertomuksen luvussa 7 on yleisellä tavalla kuvattu toimien muita kuin päästökehitykseen kohdistuvia vaikutuksia. Luku kattaa laajasti yhteiskunnallisia vaikutuksia, mutta luvuista puuttuvat muut ympäristövaikutukset. Tämä on selvä puute, sillä monilla ilmastotoimilla on tärkeitä kytkentöjä mm. luonnon monimuotoisuuden kehitykseen ja materiaalitehokkuuteen. Liikennesektorilla esimerkiksi akkuteknologian ja akkujen kierrätyksen varmistaminen ovat olennaisia materiaalikierron varmistamisessa ja potentiaalisten haitallisten ympäristövaikutusten välttämisessä Suomessa ja Suomen rajojen ulkopuolella. Samankaltaisia haasteita liittyy myös biopolttoaineiden kehittämiseen ja käyttöön. Tulevaisuudessa ilmastovuosikertomusta tulisi kehittää siten, että merkittävät sivuvaikutukset tuodaan esiin ja esitetään, miten niihin aiotaan kiinnittää huomiota.

Ilmastovuosikertomus keskittyy ilmastonmuutoksen hillintätoimien tarkasteluun. Tämä on ymmärrettävää, koska EU:ssa sovitut yhteiset toimet ja Suomen sitoutuminen Pariisin ilmastosopimukseen liittyvät erityisesti päästövähennystavoitteisiin. Samalla kehitys kuitenkin osoittaa, että myös sopeutumiseen ilmastonmuutokseen tulee kiinnittää huomiota. Liikennesektorilla esimerkiksi muuttuvat talviolosuhteet voivat muodostua merkittäviksi, jotka ilmenevät eri tavoin eri puolilla maata. Jatkossa olisi perusteltua sisällyttää tiivis sektorikohtainen tarkastelu merkittävimmistä sopeutumistoimista. Liikenneinfrastruktuuri on pitkäikäinen, joten ilmastonmuutoksen etenemisen seuranta ja reagointi ajoissa on olennaista.

Yhteenvetona voidaan todeta, että ilmastovuosikertomus antaa hyvä yleiskuvan, mutta jatkossa tulisi kiinnittää erityistä huomiota niihin tekijöihin, jotka ovat vieneet kehitystä haluttuun suuntaan ja niihin, jotka näyttävät muodostuvan esteiksi. Tunnistamalla ja jäsentämällä näitä tekijöitä voidaan kehittää ohjauskeinoyhdistelmiä. Tämä edellyttää, että ilmastovuosikertomuksen taustalla on nykyistä enemmän

muutosprosesseihin kohdistuvia tieteellisin menetelmien toteutettuja arviointeja, jotka myös auttavat ymmärtämään miksi toteutunut kehitys on voinut poiketa ennakoidusta ja mihin sivuvaikutuksiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Lausunnon valmisteluun ovat osallistuneet tutkija Hanna Mela, kehittämispäällikkö Ari Nissinen ja ryhmäpäällikkö Sampo Soimakallio ja johtaja Jyri Seppälä.

Liitteet -

Jakelu Eduskunnan liikenne ja viestintävaliokunta
Tiedoksi