

Professori Heikki Liimatainen

HE 27/2022 VP HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE ILMASTOLAIKSI

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Tavoitteet ja vaikutukset

- **Tavoitteet**
  - 1) lain ohjausvaikutuksen vahvistaminen siten, että Suomi saavuttaa hiilineutraaliuden viimeistään vuonna 2035,
  - 2) ilmastopolitiikan vakauden ja ennakoitavuuden lisääminen,
  - 3) ilmastolain ihmisoikeusnäkökulman vahvistaminen ja ilmastotoimien oikeudenmukaisuuden, ja siten myös ilmastotoimien hyväksyttävyyden, edistäminen, sekä
  - 4) ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen toimien suunnittelun lähentäminen.
- **Ilmastolain uudistuksen tavoitteet ovat kannatettavia ja tarpeellisia ja edistävät tavoiteltujen päästövähennysten saavuttamista sekä hillinnän ja sopeutumisen suunnittelua.**

Päästövähennystavoitteet liikenteen näkökulmasta

- **Vuonna 2022 ensirekisteröitävistä autoista**
  - lähes kaikki ovat liikenteessä vielä vuonna 2030,
  - noin 80 % vuonna 2035,
  - noin 50 % vuonna 2040,
  - noin 25 % vuonna 2045 ja
  - noin 10 % vuonna 2050.
- **Liikenteen päästöt 6 Mt 2030**
- **3-4 Mt 2035 (perusennusteen mukaan KA+PA+vesi = 3 Mt + jo nyt rekisterissä olevat henkilöautot 1-1,5 Mt)**
- **1-2 Mt 2040**
- **0 Mt 2045**
- **→ jo nyt on selvää, että 1) muiden kuin täyssähköhenkilöautojen myynti on saatava loppumaan mahdollisimman pian ja 2) uusiutuvien polttoaineiden sekoitevelvoitetta liikenteessä tulee nostaa vähintään 5 % vuodessa vuosina 2030-2044, jotta saavutetaan ilmastolaissa asetetut päästövähennykset liikenteen osalta.**

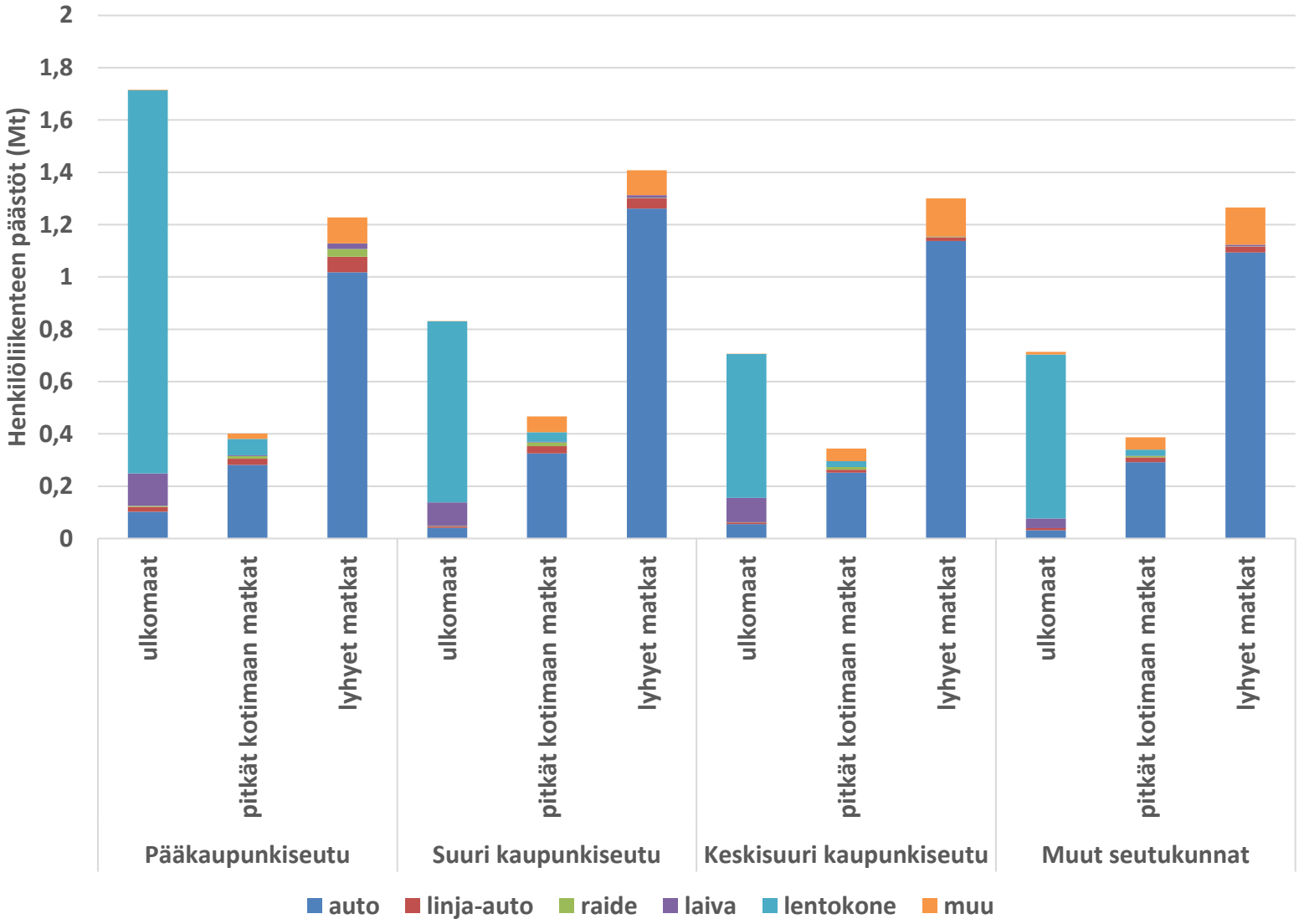
Liikenteen päästötoimien kustannukset, verotus ja toimien hyväksyttävyys

- **Toimimattomuudella, eli mikäli ilmastotoimia ei tehdä, on pidemmällä aikavälillä merkittäviä kustannuksia**
- **Liikenteen päästöjä pyritään vähentämään muun muassa erilaisin tuin ja avustuksin sekä korottamalla biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta. Lisäksi EU-sääntelyn arvioidaan vaikuttavan liikenteen päästöihin**
- **Tuet, avustukset ja EU-sääntely ovat liian hitaita**
- **Jokainen uusi rekisteröitävä polttomoottoriauto nostaa päästövähennysten kustannuksia pitkällä aikavälillä, koska uusiutuvien kustannukset nousevat**
  - bensiinin korvaamiseksi tarvitaan synteettistä polttoainetta
  - lentoliikenteessä esitetään EU:n 55-valmiuspaketissa merkittävää uusiutuvan polttoaineen sekoitevelvoitetta

Liikenteen päästötoimien kustannukset, verotus ja toimien hyväksyttävyys

- **Polttomoottoriautoilun kustannusten nousu ja liikenteen verorasituksen painottuminen polttomoottoriautoihin vaikuttavat todennäköisesti hyvin merkittävästi negatiivisesti ilmastotoimien koettuun oikeudenmukaisuuteen ja hyväksyttävyyteen**
- **Näin ollen mahdollisimman pian:**
  - liikenteen verotus tulee muuttaa energiaverotuksesta suoriteperustaiseksi
  - joukkoliikenteen palvelutasoa tulee nostaa erittäin merkittäväsi
- **Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on tutkimusten mukaan hyväksyttävin liikenteen päästövähennystoimista ja edistää samanaikaisesti sekä liikenneköyhyyden torjuntaa että päästövähennystavoitteiden saavuttamista.**

Maakuntien ja kuntien rooli liikenteen ilmastotoimissa



Maakuntien ja kuntien rooli ilmastotoimissa

- **Koska valtaosa liikenteen päästöistä aiheutuu lyhyistä matkoista, maakuntien ja kuntien ilmastotoimilla on ratkaiseva merkitys liikenteen päästöjen vähentämisessä. Tämän vuoksi ilmastolain tulisi velvoittaa myös maakuntien ja kuntien viranomaisia.**
- **5 §: Valtion, maakuntien ja kuntien viranomaisten**
- **8 §: maakuntien ja kuntien ilmastosuunnitelmat**
- **8 §: suunnitelmien yhteensovittaminen tarvittavilta osin energia- ja liikennepolitiikan suunnittelun kanssa**
  - Liikenneinfrastruktuuri on pitkällä aikavälillä erittäin merkittävä päästöjen ohjaaja, joten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja ilmastosuunnitelmien tulee olla kiinteästi yhteensovitettuja

Kulutusperäiset päästöt ja lentoliikenne

- **Suomen ulkomaan lentojen päästöt n. 3 Mt, Suomen satamiin liittyvän meriliikenteen päästöt n. 6 Mt**
- **Iso-Britannia: kuudennen budjettikauden (2033—2037) päästöihin sisällytetään ensimmäistä kertaa myös kansainvälisen meri- ja lentoliikenteen päästöt**
- **Kulutusperäisten päästöjen tarkastelu on tarkoituksenmukaista jatkossa:**
  - 8 §: kulutusperäisistä päästöistä tuotetut tiedot
  - 9 §: arvio kulutusperäisten päästöjen pitkän aikavälin kehitysnäkymistä
  - 11 §: tiedot kulutusperäisten päästöjen kehityksestä ja arvio päästöjen kehityksestä nykyisten ja uusien toimien perusteella

Kiitos!

Heikki Liimatainen

Professori, TkT

Liikenteen tutkimuskeskus Verne

Tampereen yliopisto

Puh. +358408490320

Twitter: @liikenneproffa

heikki.liimatainen@tuni.fi

https://research.tuni.fi/verne/