ILMATIETEEN LAITOS

LAUSUNTO

31.08.2022 358/03.00.01/2022

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausuntopyyntö 25.8.2022, VNS 4/2022 vp

Ilmatieteen laitoksen lausunto: Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Ilmatieteen laitokselta lausuntoa aiheesta: Valtioneuvoston selonteko. Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma; Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035.

Ilmatieteen laitos on perehtynyt selontekoon ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (KAISU) esitetyt tavoitteet ja toimenpiteet tukevat Suomen kansallisen hiilineutraaliustavoitteen sekä komission ehdotuksen mukaisen Suomelle asetettavan taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen saavuttamista. Suomelle haastavat päästövähennykset liikenteessä ja maataloudessa ovat nimenomaan taakanjakosektorilla. Koska komission ehdotukset taakanjakosektorilla menevät jopa kansallista kunnianhimoa pidemmälle, kirittävät ne hiilineutraaliuden saavuttamista.

Samalla on kuitenkin todettava, että hiilineutraaliuteen vaadittavien päästövähennysten taso riippuu voimakkaasti maankäyttösektorin (LULUCF) nettonielun pitkän aikavälin tasosta. Vuoden 2021 kasvihuonekaasuinventaarion pikaennakkotiedot ovat LULUCF-sektorin osalta huolestuttavia: niiden mukaan Suomen maankäyttösektori on muuttunut nielusta päästölähteeksi lisääntyneiden hakkuiden ja puuston kasvun alenemisen vuoksi. Mikäli ennakkotieto vahvistuu virallisessa vuoden 2021 kasvihuonekaasuinventaariossa, tarkoittaa tämä lähivuosina paitsi erittäin merkittäviä lisätoimia maankäyttösektorin osalta myös mahdollisia kiristyksiä taakanjakosektorilla, jotta hiilineutraalius voidaan saavuttaa vuoteen 2035 mennessä.

Kokonaisuutena KAISU esittää kattavan toimenpidepaketin taakanjakosektorin päästövähennysten saavuttamiseksi. Liikenteen päästövähennykset ovat tässä erittäin keskeisessä roolissa. Suunnitelman selvä haaste on kuitenkin se, että tarvittavat taakanjakosektorin päästövähennykset joudutaan kokoamaan lukuisista toimista, joiden yksittäiset arvioidut vaikutukset ovat varsin pieniä, useissa tapauksissa megatonnin kymmenesosien suuruisia. Tämä pätee myös liikenteen päästöjen osalta. Koska jokaisen toimenpiteen tuottamiin todellisiin päästövähennysvaikutuksiin liittyy väistämättä epävarmuutta, on monista pienistä toimista koostuvaan kokonaisuuteen liittyvää epävarmuutta vaikea hallita. Liikenteen päästöjen osalta epävarmuutta aiheuttavat

esimerkiksi sähköautojen yleistymisnopeus, raskaan liikenteen päästövähennysten eteneminen, liikennesuoritteen kehittyminen, jne.

Jotta riittävät päästövähennykset saadaan varmasti kasaan, on tärkeää varmistaa, että työkalupakissa on merkittävä määrä lisätoimia, jotka voidaan ottaa käyttöön, mikäli arviot päästövähennyksistä osoittautuvat ylioptimistisiksi. Tämä on erityisen tärkeää siksi, että taakanjakosektorin päästövähennykset ovat menneinä vuosikymmeninä osoittautuneet varsin hankaliksi. Näin on ollut myös liikenteen päästöjen osalta, joskin viimeisten muutaman vuoden aikana päästöt ovat alentuneet pitkälti koronapandemian vuoksi. Riskien hallinnan osalta on tärkeää huomata, että KAISUssa riskienhallintakeinona mainitut joustomekanismit eivät viimeaikaisen nettonielukehityksen vuoksi välttämättä ole käytettävissä LULUCF-sektorin osalta.

Liikenteen päästövähennysten näkökulmasta on hyvä, että suuri osa sektorille suunnitelluista toimenpiteistä seuraa meneillään olevaa trendiä tieliikenteen sähköistymisestä. Samalla tulee kuitenkin määrätietoisesti edistää päästöttömyyttä myös raskaassa liikenteessä, jossa sähköistyminen on haastavampaa. Suunnitelman varautuminen vaihtoehtoisten energialähteiden (etenkin vety) mahdolliseen läpimurtoon tulevaisuudessa on pragmaattinen, ja tätä kehitystä on hyvä seurata perustamatta ilmastostrategiaa niiden varaan. Riittävien päästövähennysten saavuttamiseksi myös liikennesuoritteen pienentämiseen tähtääviin toimenpiteisiin olisi syytä panostaa. Yksittäisten toimien päästövähennyspotentiaalia arvioitaessa on myös erittäin tärkeää huomioida niiden mahdolliset vaikutukset päästöihin LULUCF- ja päästökauppasektoreilla (esimerkkinä liikennesektorin biopolttoaineketjut).

Liikenteen murroksessa on myös muistettava muuttuvien sääolosuhteiden vaikutus ihmisten halukkuuteen valita eri liikkumismuotoja. Esimerkiksi talvien lämpeneminen vähentää lumipeitettä ja lisää vesisateita, jolloin pimeät ja sateiset olosuhteet yleistyvät. Ilmastonmuutos voi myös lisätä yllättäviä säätilanteita, kuten jäätäviä sateita, sakeita lumisadetilanteita, liukkautta ja voimakkaita sivutuulia. Tämänkaltaiset muutokset saattavat vähentää halukkuutta kevyen tai julkisen liikenteen suosimiseen. Muutokset myös kohdistuvat eri tavoilla eri alueilla ja eri ihmisryhmiin.

Lopuksi haluamme nostaa esille, että ihmistoiminnan aiheuttama ilmastonmuutos on jo nyt lisännyt ja voimistanut esimerkiksi sään ääri-ilmiöitä ja sitä kautta kasvattanut niiden aiheuttamaa inhimillistä kärsimystä ja materiaalisia tuhoja ympäri maailman. Nämä negatiiviset vaikutukset voimistuvat ja lisääntyvät jokaisen asteen kymmenyksen lämpenemisen myötä. Onkin ensiarvoisen tärkeää, että Suomi pitäytyy myös käynnissä olevan energiakriisin aikana täysimääräisesti aiemmin linjaamissaan ilmastotavoitteissa ja niiden mukaisissa päästövähennystoimissa.

Hannele Korhonen
Toimialajohtaja, tutkimusprofessori
Ilmastontutkimusohjelma