5.9.2022 SYKE/2022/1582

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: Lausuntopyyntö 25.8.2022

Asiantuntijalausuntopyyntö; VNS 4/2022 vp Valtioneuvoston selonteko Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035

Suomen ympäristökeskuksen kirjallinen asiantuntijalausunto

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma tarkastelee taakanjakosektorilla tarvittavia lisätoimenpiteitä EU:n komission ja Sanna Marinin hallitusohjelman asettamien hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi. Komission ehdotuksen mukaan Suomen kasvihuonekaasujen päästövähennysvelvoite taakanjakosektorille olisi 50 prosenttia vuonna 2030 vuoden 2005 tasoon verrattuna. Hallitusohjelmassa tavoitteeksi on asetettu hiilineutraaliuden saavuttaminen vuoteen 2035 mennessä. Nämä ovat kunnianhimoisia tavoitteita liikennesektorin kannalta, mutta välttämättömiä ilmastonmuutoksen haasteisiin vastaamiseksi. Ilmastosuunnitelman perustana ovat skenaariolaskelmat ja niistä ilmenevä ero ns. perusskenaarion (WEM, With Existing Measures) ja asetettujen tavoitteiden välillä. Mallinnettu politiikkatoimi- eli WAM-skenaario (With Additional Measures) kuvaa tilannetta, jossa liikenteen ilmastotavoitteet saavutettaisiin. Tämä lausunto kommentoi keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaa kestävän liikenteen näkökulmasta.

Liikennesektorin nykytilanne

Liikenne on keskeinen osa taakanjakosektoria ja yhteiskuntaa yleisesti, mutta myös haasteellinen osa-alue hiilineutraaliustavoitteiden suhteen. Kotimaan liikenne edusti vuonna 2019 noin 21 prosenttia Suomen kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 37 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä. Maanteiden liikennesuorite on seurannut kasvavaa trendiä koko 2000-luvun, vuotta 2020 lukuun ottamatta (Tilastokeskus 2021a). Ajoneuvokanta on myös edelleen kasvussa (Tilastokeskus 2021b). Liikenne on suurelta osin riippuvainen fossiilista polttoainesta, Suomessa tosin vähemmän kuin muissa EU-maissa Ruotsia lukuun ottamatta korkean uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen johdosta (Eurostat 2022).

Henkilöautoliikenne on vastuussa noin puolesta kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä ja siten keskeinen osa-alue liikenteen ilmastovaikutuksen hillinnän kannalta. Täyssähköautojen ja ladattavien hybridien osuus ajoneuvokannasta on kasvussa, mutta ne edustavat nykyisellään vain muutamaa prosenttia liikennekäytössä olevista henkilöautoista (Kokkonen, Lahtinen ja Maunula 2022). Ajoneuvokannan sähköistyminen viekin vielä vuosikymmeniä. Henkilöliikennetutkimuksen (HLT 2016) mukaan noin 60 prosenttia kaikista kotimaanmatkoista tehdään henkilöautolla ja niillä ajetaan lähes 80 prosenttia matkasuoritteesta. OECD (2021) onkin osaltaan todennut, että Suomi on erittäin autoriippuvainen maa.

Toimenpideohjelma liikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma esittelee fossiilittoman liikenteen tiekarttaan perustuen monipuolisen paneelin ratkaisuja päästötavoitteiden saavuttamiseksi, sähköautojen latausinfran kehittämisestä aktiivisen liikenteen edistämiseen. Sosiaalisen ja alueellisen oikeudenmukaisuuden merkitystä korostetaan. Suunnitelmassa alleviivataan, että laskelmien perustana oleviin skenaarioihin sisältyy suuria epävarmuuksia, liittyen sekä poliittisiin, taloudellisiin, teknologisiin että mallinuksellisiin syihin. Tilanteen uudelleenarviointi

säännöllisesti onkin tarpeen. Ilmastosuunnitelma myös tunnistaa, että tarvitsemme kokonaisenergiankulutuksen vähenemistä (s. 90), jota ei saavuteta yksinomaan teknologisilla ratkaisuilla vaan myös arvojen, asenteiden ja käyttäytymisen muutoksella (s. 164). Synergiat kasvihuonekaasu- ja ilmansaastepäästöjen vähentymisessä sekä erilaisten terveyshyötyjen saavuttamisessa mainitaan.

Ilmastosuunnitelma painottuu erilaisiin tukiin ja kannustimiin, joilla tavoitellaan WAM-skenaarion heijastamaa henkilöautojen ajosuoritteen laskua ohjaamalla liikkumistarpeita kestävämpiin kulkutapoihin. Kuitenkin henkilöautoilun vähentämisestä puhutaan tavoitteena vähän. Voisimmekin kyseenalaistaa, onko riittävää parantaa julkisen liikenteen houkuttelevuutta ja kävely- ja pyöräilyolosuhteita, vai olisiko tarpeen vaikuttaa myös yksityisautoilun olosuhteisiin. Autoriippuvuus on polarisoiva kysymys, mutta on vaikea nähdä liikenteellä kestävää tulevaisuutta ilman sen käsittelyä. Sähköautoilun edistäminen ei yksin riitä: ajoneuvokanta muuttuu liian hitaasti voidakseen taata pääsyn vuoden 2030 päästövähennystavoitteisiin. Tarvitsemme myös muutosta ajoneuvojen käytössä ja omistuksessa. Tutkimustiedon mukaan yksityisautoilun vähentäminen kaupunkiseuduilla vaatii sekä vaihtoehtoja että rajoitteita (Kuss ja Nicholas 2022).

Vaikka henkilöautokanta on sähköistymässä, ajoneuvokantaa muokkaa myös vastakkainen katu- ja kaupunkimaasturitrendi (Cozzi ja Petropoulos 2021), joka osaltaan ajaa autojen massan ja siten polttoaineen kulutuksen kasvua. Monet suosituimmista ladattavista hybrideistä kuuluvat tähän ajoneuvokategoriaan. Tämä kehityssuunta ei ole ilmastotavoitteiden kannalta toivottava ja onkin valitettavaa, ettei siihen ole vahvemmin puututtu kansallisella tai EU-tasolla. Kuten aiemmin todettu, ajoneuvokannan uusiutuminen on hidasta: nyt ostetut autot tulevat olevaan käytössä seuraavat 20 vuotta. Jos polttomoottoriautojen myyntiä jatketaan vuoteen 2035 asti kuten EU-tasolla on ehdotettu, olisi suotavaa, että myös ne olisivat niin vähäpäästöisiä kuin mahdollista.

On myös huomattava, että vaikka sähköautot vähentävät elinkaariset päästöt noin kolmannekseen polttomoottoriautoihin verrattuna (Bieker 2021), ne eivät ole nollapäästöisiä. Ajoneuvojen merkittävin päästövaikutus siirtyykin käyttövaiheesta valmistusvaiheeseen ja käyttömaista valmistusmaihin. Autojen valmistukseen liittyvät päästöt ovat osa suomalaisten kulutusperäisiä päästöjä. Nykyisellään näitä päästöjä ei huomioida päästövähennystavoitteissa. Myös biopolttoaineiden elinkaarivaikutukset on hyvä huomioida ja uusiutuvat polttoaineet tulisi varata ensisijaisesti raskaan liikenteen käyttöön, sillä sen sähköistäminen on haasteellista.

Sähköautojen lisäksi olisi hyvä lisätä tutkimusta ja kokeiluja sähköpyörien ja mahdollisesti myös muiden kevyiden sähköajoneuvojen potentiaalista Suomen olosuhteissa. Kansanvälisissä tutkimuksissa on sähköpyörien osalta osoitettu merkittäviäkin, tosin useimmiten teoreettisia, päästövähennysmahdollisuuksia (Brand, Dekker and Behrendt 2022). Työsuhdepyöräetu on askel oikeaan suuntaan. Aktiivista liikennettä lisäävät toimet voisivat olla myös erittäin kustannustehokkaita, sillä liikkumattomuudesta ja paikallaanolosta syntyy vuosittain miljardien kansanterveydelliset kustannukset (Kolu et al. 2022).

Lausunnon on laatinut erikoistutkija Emilia Suomalainen.

Suomen ympäristökeskus SYKE | Finlands miljöcentral | Finnish Environment Institute

Latokartanonkaari 11 | 00790 Helsinki | FINLAND
+358 295 251 000 | mailto: kirjaamo.syke@syke.fi | Y-tunnus 0996189-5
www.syke.fi

Viitteet:

Bieker G. A global comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of combustion engine and electric passenger cars. White paper. ICCT July 2021. https://theicct.org/publication/a-global-comparison-of-the-life-cycle-greenhouse-gas-emissions-of-combustion-engine-and-electric-passenger-cars/

Brand C., Dekker H.-J. and Behrendt F. Chapter Eleven - Cycling, climate change and air pollution. Advances in Transport Policy and Planning 2022;10:235–264. Volume editors: Eva Heinen E. and Götschi T. https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2022.04.010.

Cozzi L. and Petropoulos A. Global SUV sales set another record in 2021, setting back efforts to reduce emissions. IEA 21 December 2021. https://www.iea.org/commentaries/global-suv-sales-set-another-record-in-2021-setting-back-efforts-to-reduce-emissions

Eurostat. EU meets 2020 renewable energy target in transport. 02/02/2022. https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20220202-2

Kokkonen M., Lahtinen S. ja Maunula N. Sähköautojen ensirekisteröinnit kasvussa, mutta sähköautoja vielä harvoilla. Tilastokeskus 22.6.2022. https://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2022/sahkoautojen-ensirekisteroinnit-kasvussa-mutta-sahkoautoja-viela-harvoilla/

Kolu P., Kari J.T., Raitanen J. et al. Economic burden of low physical activity and high sedentary behaviour in Finland. Journal of Epidemiology & Community Health 2022;76:677–684. http://dx.doi.org/10.1136/jech-2021-217998

Kuss P. and Nicholas K.A. A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management. Case Studies on Transport Policy 2022. https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001

OECD Environmental Performance Reviews: Finland 2021. OECD 2021. https://www.oecd-ilibrary.org/environment/finland-has-high-and-increasing-levels-of-car-dependency_f4710b9c-en

Tilastokeskus 2021a. Vuonna 2020 tieliikenteen autokilometrit vähenivät 4 prosenttia. https://www.stat.fi/til/tiet/2020/tiet_2020_2021-04-15_tie_001_fi.html

Tilastokeskus 2021b. Ajoneuvokanta kasvoi vuonna 2020. https://www.stat.fi/til/mkan/2020/mkan_2020_2021-02-26_tie_001_fi.html