



Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta

Työ- ja elinkeinoministeriö on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä lausuntoa pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta. Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman oikeudellinen perusta tulee ilmastolaista. Lain 9 §:n mukaan valtioneuvosto hyväksyy vähintään kerran kymmenessä vuodessa pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman ja lain 23 §:n siirtymäsäännöksen mukaan ensimmäinen pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma on hyväksyttävä viimeistään vuonna 2025.

Nyt valmisteilla olevassa pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa esitellään neljä eri skenaariota (Suomi edellä FIN, Markkinat edellä BIZ, Ympäristö edellä ENV ja Yhteiskunta edellä PPL) ilmastolain tavoitteiden täyttämiseksi. Skenaarioiden pohjana ovat VTT:n vetämässä Kansallisen energia- ja ilmastopolitiikan uudet toimet ja -skenaariot (KEITO) -hankkeessa tehdyt mallinnukset ja analyysit. Skenaariot eivät ole ennusteita, vaan vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia. Skenaarioissa katse on suunnattu vuoteen 2050, johon mennessä päästöjen on kansallisen ilmastolain mukaisesti laskettava vähintään 90 prosenttia vuoden 1990 tasosta. Lisäksi Suomen tulisi tuolloin olla hiilinegatiivinen, eli hiilinielujen tulisi olla suuremmat kuin kasvihuonekaasujen päästöjen.

KEITO-hankkeessa tehtyjen mallinnusten mukaan kaikki ilmastolain asettamat päästövähennystavoitteet vuosille 2030, 2040 ja 2050 saavutettiin muissa paitsi FIN -skenaariossa. Keskeisimpinä tekijöinä päästötavoitteista jäämiselle FIN-skenaariossa olivat päästöoikeuksien maltilliset hinnat sekä teknisten nielujen jääminen kannustinmekanismien ulkopuolelle. Taakanjakosektorin hiilidioksidipäästöt alenivat eri skenaarioissa verrattain tasaisesti vuodesta 2020 aina vuoteen 2050 saakka. Keskeisimpiä politiikkatoimia, joilla taakanjakosektorin päästökehitystä ohjataan, olivat erilaiset energiaverot, jakeluvälitteet ja ETS2-päästökauppaneuksemismi. Ohjauskeinojen vaikutus näkyi erityisesti BIZ- ja ENV-skenaarioissa, joissa päästöoikeuksien hinta on korkea.

KEITO-mallinnusten mukaan Suomi saavuttaisi hiilineutraaliuden ja edelleen hiilinegatiivisuuden pitkällä aikavälillä kaikissa skenaariossa, jos kaikki sektorit – teollisuus, maatalous, energia, liikenne ja maankäyttö – panostavat tavoitteiden saavuttamiseen. Ilmastolain hiilineutraalisuustavoite vuodelle 2035 saavutettaisiin kuitenkin vain Ympäristö edellä (ENV) -skenaariossa. Tässä skenaariossa erityisesti metsämaa muodostuu nettonieluksi alhaisten hakkuiden vuoksi, jotka laskevat nykyiseltä noin 72 milj. m³ tasolta runsaaseen 50 milj. m³:in vuoteen 2030 mennessä.

Pitkän aikavälin suunnitelmassa ei esitetä tai linjata yksittäisiä politiikkatoimia, eikä se siinä mielessä sisällä mitään poliittisesti uusia avauksia. Kyse on kasvihuonekaasupäästöihin ja poistumiin vaikuttavien mahdollisten kehityskulkujen kartoittamisesta tulevan ilmasto- ja energiapolitiikan valmistelun ja valintojen taustaksi. Varsinaisista politiikkatoimista päätetään keskipitkän aikavälin suunnitelmissa eli Energia- ja ilmastostrategiassa, Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa ja Maankäyttösektorin ilmastosuunnitelmassa.



Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että koska pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma ei sisällä yksittäisiä politiikkatoimia, eri skenaarioiden vaikutusten tarkempi arviointi liikennesektorilla on vaikeaa. KEITO-hankkeessa käytetty TIMES-malli tuottaa kuitenkin arvioita esimerkiksi energian hinnoista. Näiden arvioiden nostaminen mukaan skenaarioiden kuvauksiin toisi tekstiin lisää konkretiaa ja auttaisi vertailemaan skenaarioita keskenään.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää liikenteen päästökehitysskenaarioita pääosin uskottavina ja loogisina. Jonkin verran kysymyksiä herättää kuitenkin BIZ-skenaario, jossa vedyn ja sähköpolttoaineiden käyttö liikenteessä yleistyy nopeasti hiilidioksidin talteenoton yleistyessä. Kun skenaarion pohjana kuitenkin on markkinoiden toiminta (ja eri käyttövoimien hinnat), sähköpolttoaineiden tai elektrolyysillä tuotetun vedyn nopea yleistyminen liikenteessä vaikuttaa hieman epärealistiselta. On todennäköistä, että huolimatta hiilidioksidin talteenoton yleistymisestä, sähköä käyttäminen liikenteessä sellaisenaan pysyy tulevaisuudessakin halvempaan ratkaisuna kuin sen käyttäminen liikenteessä vasta jatkojalostamisen jälkeen. Skenaarion kuvaukseen olisi hyvä lisätä arvio siitä, kuinka paljon liikenteessä liikuttaisiin sähköllä ja kuinka paljon sähköpolttoaineilla. Myös eri käyttövoimien hinta-arviot ja päästövähennysten kustannustehokkuus olisi arvokas lisäys tekstiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota myös liikenteen bio- ja muiden uusiutuvien polttoaineiden määrään eri skenaarioissa. Uusiutuvien polttoaineiden jakelu tieliikenteeseen kasvaa kaikissa skenaarioissa yli 50 %:iin pitkällä aikavälillä. Tämä vaikuttaa todennäköiseltä kehityskululta ottaen huomioon EU:n pitkän aikavälin ilmastotavoitteet ja sen, että polttomoottoriautoja arvioidaan olevan liikenteessä jonkin verran vielä 20 vuoden päästäkin. Suurimmillaan biopolttoaineiden käyttö on FIN-skenaariossa, jossa sähköä osuus liikenteen käyttövoimista jää muita etenemisvaihtoehtoja pienemmäksi. Myös tässä skenaariossa päästövähennysten hinta olisi kiinnostava lisätieto.

Liikenne- ja viestintäministeriö nostaa esiin lopuksi vielä sen, että vaikka uusiutuvien polttoaineiden osuus kasvaa kaikissa skenaarioissa yli 50 prosenttiin pitkällä aikavälillä, biopolttoaineiden kokonaiskulutus Suomen kotimaan liikenteessä kuitenkin vähenee vuoden 2030 jälkeen. Tämä johtuu liikenteen kokonaisenergiankulutuksen pienentymisestä liikenteen sähköistyessä. Tämä on huomionarvoinen seikka, joka myötävaikuttaa myös kansainvälisen liikenteen mahdollisuuksiin saada käyttöönsä biopolttoaineita ja vähentää päästöjään pitkällä aikavälillä.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole muuta lausuttavaa pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta.

Vt. osastopäällikkö

Miikka Rainiala

Liikenneneuvos

Saara Jääskeläinen