

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

-

Liikenne

Avovastaus

Tieliikenteen CO₂ päästöjen vähentäminen on riittämätöntä. ETS2:n vaikutukset tieliikenteen päästöihin pitäisi arvioida tarkemmin eri skenaarioin.

ETS2 saattaa vaikuttaa olennaisesti liikenteen päästöihin Suomessa. Euroopan komission oman arvion mukaan ETS2:ssa CO₂:n hinta olisi suuruusluokkaa 50 €/tCO₂. Tämä nostaisi bensiinin ja dieselin kuluttajahintaa 0,12 €/l (plus ALV) eli 0,15 €/l. Tämä vaikuttaisi jonkin verran ajokäyttäytymiseen ja siten pienentäisi tieliikenteen CO₂ päästöjä. Mutta ETS2:n mukainen päästöjen hinta voi olla myös 100 €/tCO₂ tai korkeampi. Siten vaikutukset päästöihin voivat olla merkittävämpiä kuin mitä suunnitelmassa on käytetty (s. 162).

Nykyiset toimet ovat riittämättömiä tieliikenteen CO₂ päästöjen vähentämiseksi aikataululla, johon Suomi on sitoutunut. Tämä käy ilmi suunnitelman seuraavista kohdista:

“Hallitusohjelmatoimien vaikutuksesta tieliikenteen päästöt vuonna 2030 kasvaisivat ja uusia toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvittaisiin siten vuosittain osalta noin 0,32–0,97 Mt verran. (Taulukko 4 ja yhteenvedossa (s. 62)). Toisaalta todetaan, että ”liikenteen päästöjä vähentävien politiikkatoimien vaikutus taakanjakosektorin päästöihin vuonna 2030 on vähintään 0,24 Mt CO₂-ekv”. (s. 103).

Toimenpiteitä on 20 ja ei ole selvää, että hallitus itse asiassa aikoo toteuttaa nuo toimenpiteet. Samalla on kuitenkin oletettu että "toimet saadaan pääsääntöisesti käyttöön ennen vuotta 2030."(s.160).

"Lisäksi rajallinen määrä päästöoikeuksia voidaan siirtää päästökaupan puolelta kattamaan taakanjakosektorin päästöjä ns. kertaluontoisen joustomekanismin (ETS-jousto) avulla." (s. 27). Tämä ei ole liikenteen päästövähennys vaan laskennallinen kertaluontoinen tapa, jolla saadaan taakanjakosektorin päästövähennykset näyttämään suuremmilta kuin mitä ne ovat olleet.

Ehdotus tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi kustannustehokkaasti.

Ottaen huomioon, kaikki EU:ssa myytävät uuden henkilöautot ovat CO₂ -vapaita vuodesta 2035, Petteri Orpon hallitus laatii kannustusohjelman fossiilittomien henkilöautojen ostamiseksi, siten että siinä on kolme elementtiä:

1) Suomen autokannan sähköistyksen merkittävä kannustaminen vuoteen 2035 asti. Täyssähköautojen hankintatuki, jotta ostettaisiin huomattavasti enemmän kuin nyt. Tuen tulisi olla aluksi suuruusluokkaa 5000 €:n kannustin jokaisen uuden täyssähköauton ostajalle vuonna 2026. Tuki pienenesi vuosittain 500 €:lla siten, että se loppuu vuonna 2035. Täten autokanta tuki maksaa itsensä osittain takaisin koska valtion saa arvonlisätuloja jokaisen uuden auton hankkimisesta.

2) Informaatiokampanja ETS2:n vaikutuksista fossiilisten polttoaineiden hintoihin, jotta kuluttajat ymmärtävät hankintatilanteessa. Jos ETS2:ssa CO₂:n hinta on 50 €/tCO₂, polttomootoriautojen käyttökustannukset nousevat auton eliniän aikana (200 000 km) suuruusluokkaa 2000 €:lla tai enemmänkin.

3) Isojen kaupunkien velvoittaminen tai vahva kannustaminen poistamaan tai merkittävästi vähentämään täyssähköautojen asukas-, työpaikka- ja kadunvarsipysäköintimaksuja sekä sallimaan ja kannustamaan, että taloyhtiöt voivat rakentaa julkisia latauspaikkoja kadunvarsille.

Tällä hetkellä täyssähköautojen markkinaosuus Helsingissä ja Espoossa on vain 41 % kaikista autoista, kun se on muualla Suomessa vieläkin vähemmän eli 27 %. Tätä osuutta kannattaa nostaa merkittävästi ja nopeasti. Se olisi erityisen hyödyllistä, koska autokanta pysyy Suomen teillä fossiilittomana myös vuosien 2030 tai 2035 jälkeenkin.

Täyssähköautojen käyttöönotto on helpompaa suurissa kaupungeissa. Suomen valtion lisäksi ja kunnat voitaisiin velvoittaa tekemään enemmän täyssähköautojen pysäköintimaksujen poistamisen avulla sekä latausinfrastruktuurin merkittävässä lisäämisessä.

Täyssähköautot leviävät suurimmista kaupungeista muiden Suomen kuntien hyväksi käytettyjen autojen kaupan kautta, joten autokanta sähköistyy myös tämän mekanismin avulla.

Mitä enemmän täyssähköautoja on markkinoilla, sitä vähemmän kulutetaan fossiilisia polttoaineita ja siten ETS2:n päästöoikeuksien hinta laskee.

Maatalous

Avovastaus

-

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

-

Työkoneet

Avovastaus

-

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

F-kaasujen osalta olennaisinta on EU-direktiivien ja asetusten toimenpano.

Suunnitelmasta ei käy ilmi miksi Suomessa F-kaasut ovat puoliintuneet taakanjakosektorilla. Syynä ovat EU-laajuiset toimet, vaikka kyse on taakanjakosektorista.

F-kaasuasetus (573/2024/EU) ja autojen ilmastointilaitteiden direktiivi (2006/40/EY). Suomi on pannut nämä toimeen, mikä on toki oikein hyvä. Olennaista on todeta, että vaikka F-kaasut ovat taakanjakosektorilla, EU-tasolla tehtävät toimet selittävät päästövähennyksen nyt ja tulevaisuudessa.

F-kaasujen käytön mahdollinen rajoitus osana PFAS-yhdisteitä esitettyä REACH-asetuksen (EY N:o 1907/2006) mukaista rajoitusta on parhaillaan lausuntokierroksella Euroopan kemikaalivirastossa ja tässä vaiheessa ei tiedetä mikä rajoituksen sisältö tai voimaantulo ovat. Mutta F-kaasuasetuksen (573/2024/EU) mukaan vuonna 2030 oleva EU-laajuinen kiintiö on vain 5 % vuoden 2015 määrästä. Koska EU-laajuiset F-kaasupäästöt ovat laskeneet vuoteen 2030 mennessä 95 prosentilla, REACH rajoitus ei voi millään muotoa vähentää F-kaasujen päästöjä tämän yli ”merkittävästi” (s. 85).

Olisi hyvä lisätä, että F-kaasujen osalta REACH-asetuksen käyttö on perusteltua erityisesti ympäristölle haitallisten TFA (trifluorietikkahappo) yhdisteiden rajoittamiseksi. Näitä ei rajoiteta F-kaasuasetuksessa, koska ne eivät ole kasvihuonekaasuja.

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

-

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

-

Muita huomioita

Avovastaus

-

Oikarinen Seija
Helsingin yliopisto - Vararehtori Anne Portaankorva