

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Ilmastopaneelin kommentti

Luonnos päästövähennyssuunnitelmaksi on monipuolisesti koostettu ja huomioi monimutkaisuuden liikenteen päästöjen vähentämisessä. Useiden keinojen käyttäminen on tarpeen päästöttömyyden edistämiseksi. Suunnitelma tarjoaa toimivan lähtökohdan, jota on kuitenkin terävöitettävä ja täsmennettävä monin tavoin. Ilmastopaneeli haluaa tuoda esiin tässä yhteydessä vain muutaman olennaisimman noston.

1. Kyseessä ei ole tiekartta sanan varsinaisessa merkityksessä, sillä vähennyspolkuja ei ole täsmennetty ja horisontti 2045 on liian kaukana, eikä päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 ei riitä.

Ilmastopaneeli on suosittanut Suomelle 60 % päästövähennystavoitetta vuodelle 2030 ja arvioinut, että liikenteen päästöt voidaan leikata noin 5 Mt:n päästötasolle. Tämä on selvästi alhaisempi kuin nyt tavoitteena oleva taso, 6,25 Mt. Korkeampaa kunnianhimoa perustelee myös EU:n korkeammat päästövähennystavoitteet vuodelle 2030. Samaan voi johtaa myös KAISU2-valmistelutyö.

2. Liikenteen CO₂-vähennyskustannukset on määritelty harhaanjohtavasti.

Yhteiskunnallisen päätöksenteon tulee rakentua päästövähennysten reaalkustannuksiin, ei valtion kassan avulla laskettuihin kustannuksiin, sillä verot ovat siirtosumma valtion ja kansalaisten kesken. Tiekartan kustannukset / t CO2 ovat harhaanjohtavia.

Tämä harhaanjohtavuus ilmenee esimerkiksi biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kustannuksissa: päästövähennyskustannukset kuitataan sanomalla, ettei valtiolle koidu suoria kustannuksia, reaalisia kustannuksia siitä kuitenkin koituu, sillä biopolttoaineet ovat fossiilisia kalliimpia raaka-aineena.

Toinen esimerkki olkoon sähköautojen arvioitu päästövähennyskustannus, joka vaihtelee toimenpiteiden välillä. Esimerkiksi hankintatuella se on erittäin suuri, 10 000 €/t CO2. Kyseessä on kuitenkin täysin harhaanjohtava luku. Ilmastopaneelin piirissä autokalkulaattoriin perustuen tehty pikalaskelma osoittaa, että jo nyt pienten autojen kohdalla saadaan, että hiilidioksiditonin vähennyksen nykyarvoinen keskimääräiskustannus 15 vuoden tarkastelussa on negatiivinen ja asettuu vaihteluväliin -104€/t CO2 ja -147 €/t CO2, eli siirtyminen tuo säästöjä kustannuksen sijaan. Myös keskikokoisten autojen kohdalla ja nykyhinnoin sama kustannus on itse asiassa säästö, välillä -22 € ja -16 € per vähennetty tonni CO2-päästöjä. Isojen autojen kohdalla syntyy aito kustannus, 171-316 € per vähennetty tonni CO2-päästöjä nykyhinnoin.

3. Käyttövoimien kehitys ei näy selkeästi WEM:ssä.

Useiden arvioiden mukaan sähköautojen ja polttomoottoriautojen hintapariteetti saavutetaan noin 2025. Tämän jälkeen kaikki yllä olevat CO2-kustannukset ovat negatiivisia, eli autoilija hyötyy vaihtamisesta sähköiseen kulkuneuvoon.

Sähköautojen leviämistä hidastaa Suomessa toistaiseksi neljä tekijää: ostohinta, kotilatausmahdollisuudet ja ajoreittien varsilla olevan latausinfraan kattavuus ja harmonisointi, sekä yleinen epäluulo. Yllä olevat seikat kertovat, että sähköautojen edistämiseen liittyy taloustieteessä runsaasti analysoitu verkostovaikutus, eli yleistymisen edistäminen jouduttaa uusien kuluttajien siirtymistä sähköautoihin autojen käyttökokemusten ja vakiintumisen myötä. Tämä positiivinen ulkoisvaikutus perustelee tukien käyttöä tässä hetkessä sähköautojen yleistymisen edistämiseen.

4. Luonnoksesta välittyy nyt liiallinen varmuus toimenpiteiden vaikuttavuudesta.

Perusskenaarion toimenpiteillä on arvioitu saavutettavan KAISU1:ssa raportoitu 3,1 Mt CO2-ekv. päästövähennystavoite, joiden oletetaan toteutuvan automaattisesti. Ilmastopaneeli kritisoi jo aikanaan, että näiden vähennystavoitteiden saavuttamiseksi ei osoitettu riittävästi toimenpiteitä. Lisäksi skenaarioiden oletuksiin liittyy suuria epävarmuuksia. Oletuksien herkkyyks korostuu vielä WAM-skenaariossa. Tiekartan tulisi sen takia jo tässä vaiheessa pitää sisällään riittävästi

liikenteeseen kohdistuvia lisätoimia, joilla varmistetaan aiempaa kunniahimoisempi päästövähennystavoite, ja jolla siten vastataan myös hallitusohjelman ”vähintään puolittaa” ilmaisuun.

Suomen ilmastopaneeli

Paneelin puolesta Markku Ollikainen, Jyri Seppälä & Paula Kivimaa, koordinaattori Sally Weaver.

Weaver Sally

Suomen ilmastopaneeli - Paneelin puolesta Markku Ollikainen, Jyri Seppälä & Paula Kivimaa, koordinaattori Sally Weaver.