

Liikenteen päästövähennykset: kommentti

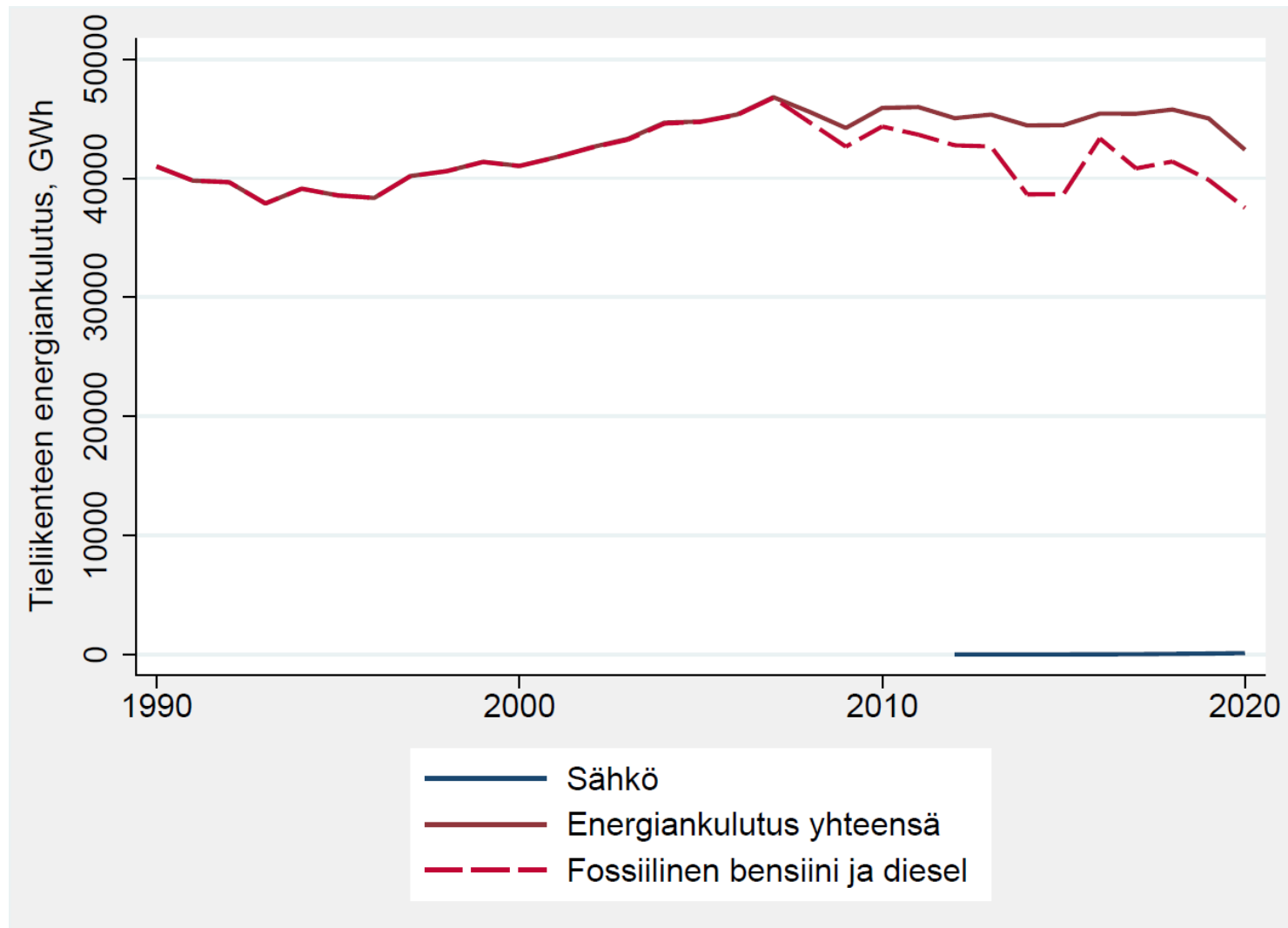
Anna Sahari

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT

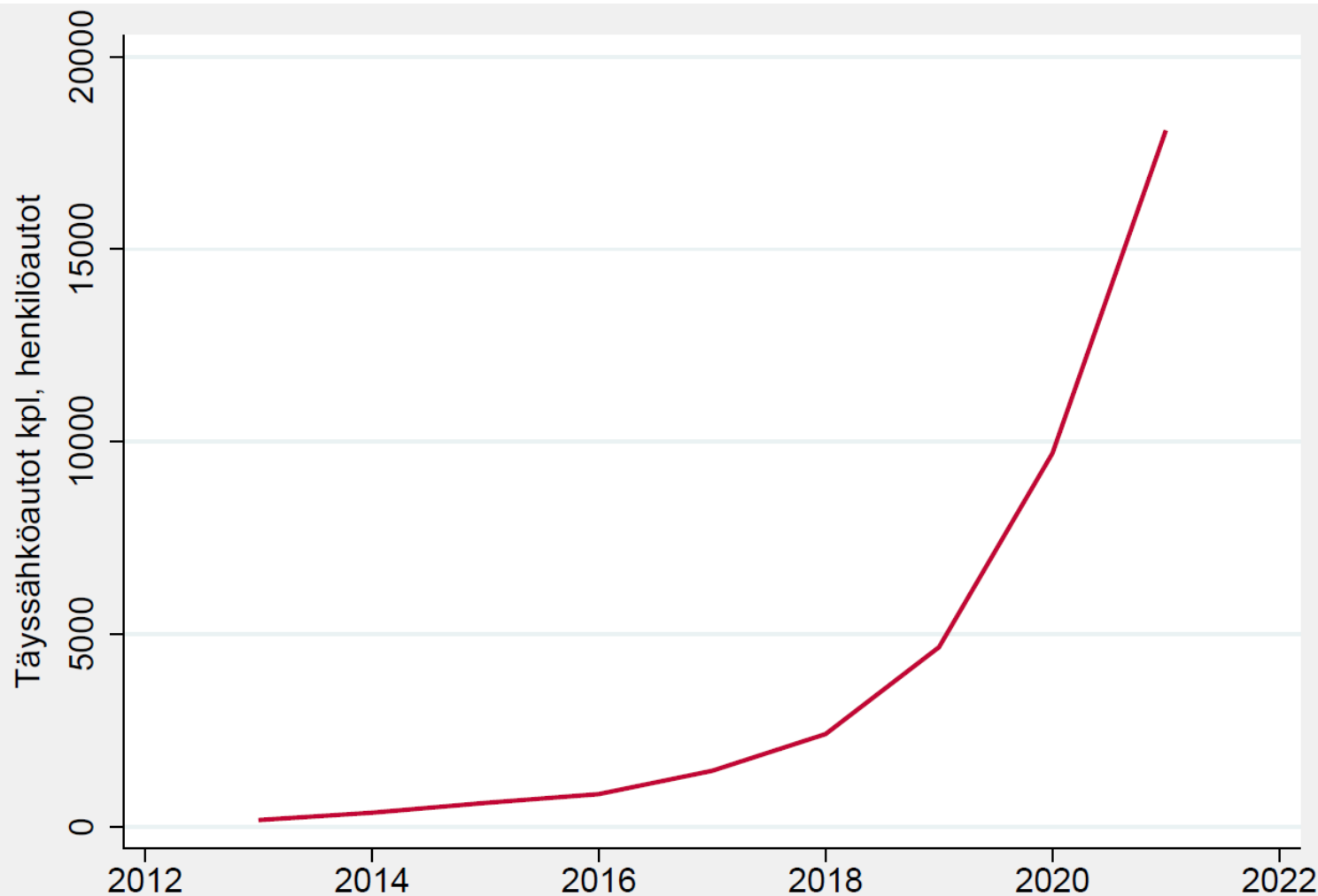
WEC Finland seminaari

15.12.2021

Tieliikenteen energiankulutus 1990-2020



Täyssähköautojen määrä, henkilöautot



Lähde: Traficomien tilastot. Vain liikennekäytössä olevat henkilöautot. Vuodelta 2021 tieto syyskuun lopusta.

Huom: täyssähköautojen osuus koko liikennekäytössä olevasta henkilöautokannasta on alle 1 %

Henkilöautoja liikennekäytössä
2021 syyskuun loppu:
2 805 171

Uuden auton
ostotodennäköisyys vuosittain
noin 3 % (suhteutettu
henkilöauton omistaviin
yksityishenkilöihin)

Iso kuva

- Päästövähennystavoite on haastava, mutta siihen on sitouduttu
- Päästöjen vähentäminen maksaa – niin maksaa myös tilanne, jossa päästöjä ei vähennetä
 - Tulevaisuuden kustannukset eivät ole näkyviä!
- Hintaohjauksen (päästökauppa tai vero) etu: kustannustehokkuus
 - Useissa tutkimuksissa osoitettu, teoreettisesti ja empiirisesti
 - Tarkoittaa sitä, että muut päästövähennyskeinot aiheuttavat *suuremmat kustannukset!*
- Hintaohjauksen poliittinen haaste: kustannukset ovat todella näkyvät ja tuntuvat suoraan kuluttajan kukkarossa

Yleisesti hintaohjauksesta

- Päästövähennystavoitetta todennäköisesti ei saavuteta, ellei polttomoottorilla ajamisen hinta nouse
- Kustannusten epätasaista kohdentumista voidaan tasata, tähän olemassa tutkimukseen perustuvia ohjenuoria
- Päästökaupan etu: takaa päästötavoitteen toteutumisen
- Kansallisen päästökaupan haaste pieni toimijoiden määrä – vaatii hyvän suunnittelun