Liikenteen päästöjen kehitys ja keskeiset haasteet

Saara Jääskeläinen

Liikenne- ja viestintäministeriö

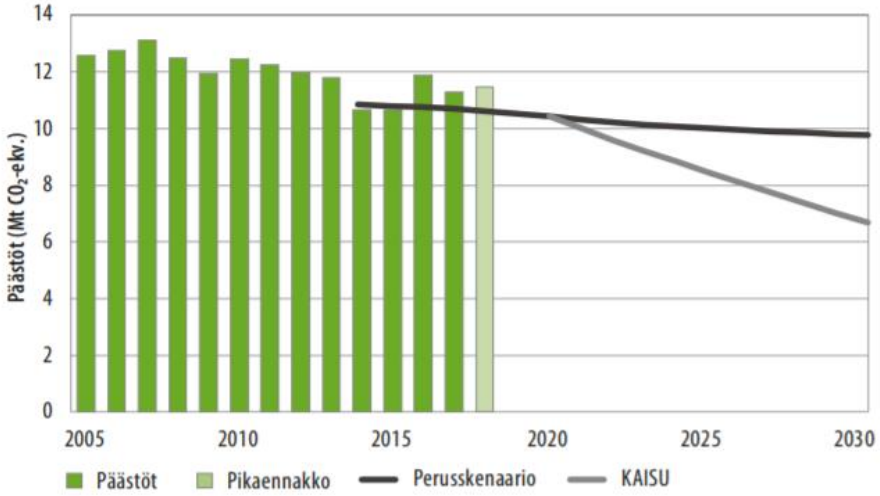
LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

25.9.2019

Liikenteen khk-päästövähennystavoitteet

- Suomen tulee vähentää taakanjakosektorin khk-päästöjä 39 % vuoteen 2030 mennessä (vrt. v. 2005) (EU:n taakanjakopäätös; sitova velvoite)
- Liikenteen päästöjä vähennetään vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005 (kansallinen energia- ja ilmastostrategia, 2016 ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma Kaisu, 2017, Hallitusohjelma 2019)
- Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Liikenteen päästövähennystavoitteiden tulee olla linjassa tämän tavoitteen kanssa. (Hallitusohjelma 2019)

Liikenteen khk-päästöjen kehitys ja tavoiteura



Kuvio 5. Liikenteen päästökehitys (pl. kotimaan lentoliikenteen CO_2-päästöt) vuosina 2005–2018 sekä perusskenaarion mukainen ja arvio keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) toimilla saavutettavasta päästökehityksestä vuosille 2021–2030. Vuoden 2018 tieto on pikaennakkotieto.

Liikenteen energiankulutukseen ja khk-päästöihin vaikuttavat tekijät ja khk-päästövähennyskeinot

Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen

- Liikennesuoritteen (ajoneuvokilometrien) kasvun taittaminen



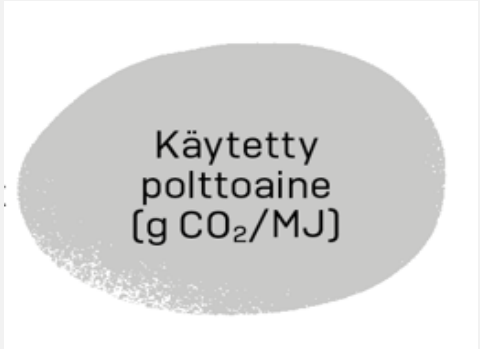
Liikennevälineiden energiatehokkuuden parantaminen

- Ajoneuvojen yms. ominaiskulutuksen (l/100 km tms.) pienentäminen

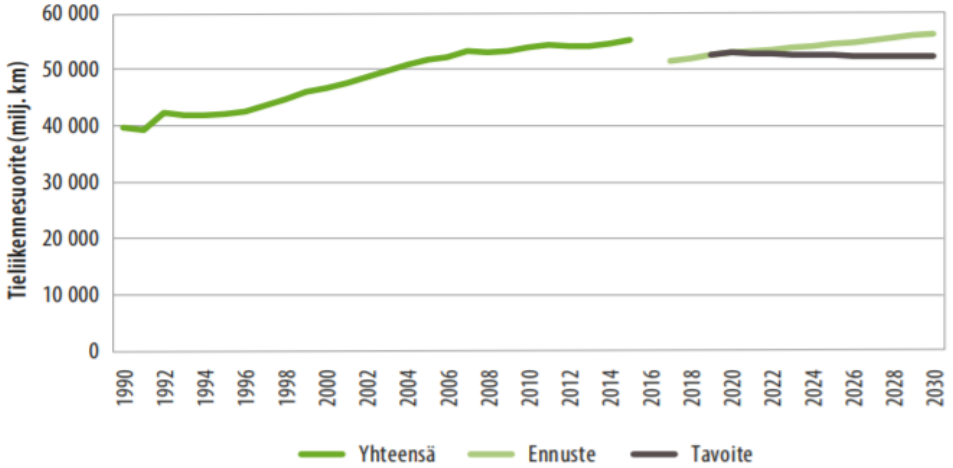


Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai vähäpäästöisillä

- Fossiilisten polttoaineiden käytön vähentäminen

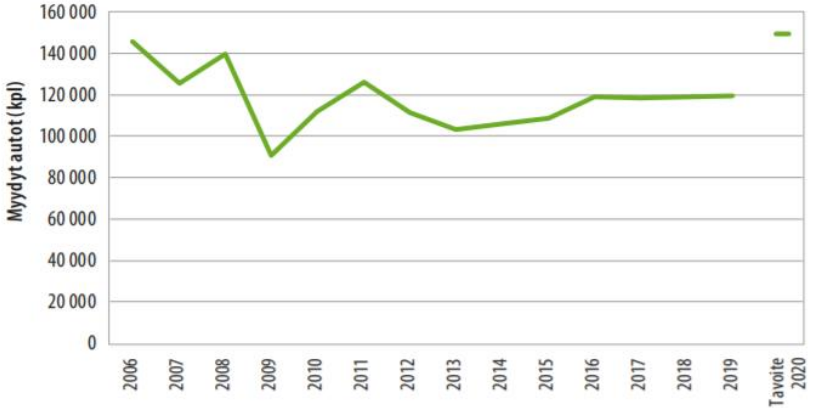


Tieliikenteen suorite



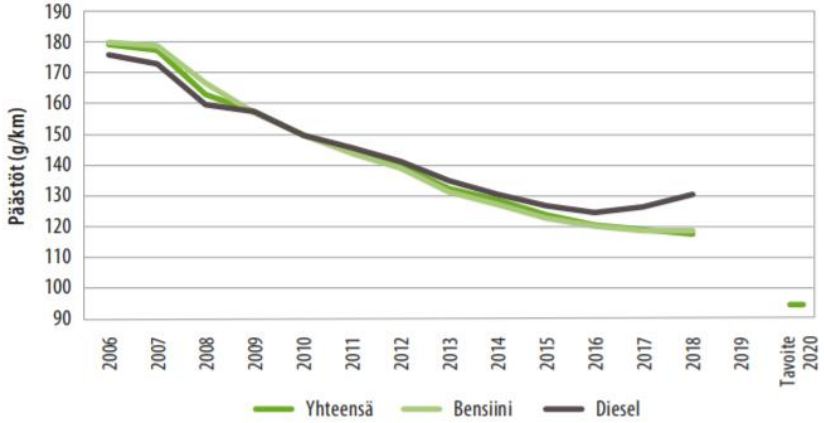
Kuvio 12. **Tieliikenteen suorite (milj. km) vuosina 1990–2017, ennuste vuosille 2018–2030 sekä tavoite vuosille 2020–2030. Tilastoinnissa tapahtui muutos 2016, mikä saattaa osaltaan selittää notkahdusta vuosina 2016–2017. Tulevat vuodet kertonevat sen, onko henkilöautojen suoritteen kasvu todella taittumassa vai onko kyse ainoastaan tilastointitapaan liittyvästä notkahduksesta.**

Henkilöautokannan uudistuminen



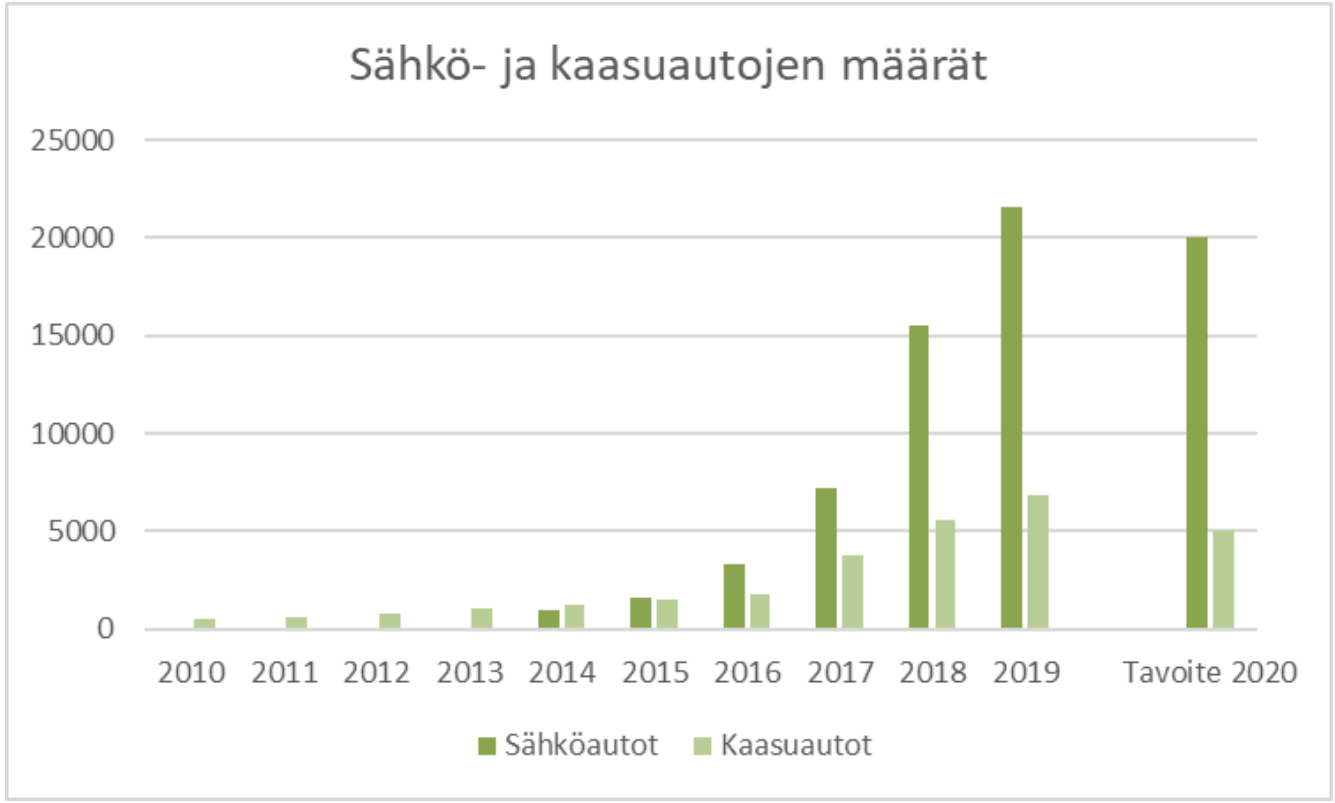
Kuvio 14. Suomessa myytyjen uusien autojen määrä. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä on viime vuosina jatkanut nousuaan ja oli vuoden 2018 lopussa 11,7 vuotta ilman museoautoja. Autokannan keski-iän nuorentamiseksi tarvittaisiin vuosittain noin 150 000 uuden henkilöauton myyntimääriä. Vuonna 2018 myytiin yhteensä noin 120 000 uutta henkilöautoa, ja aiempina vuosina tätäkin vähemmän.

Uusien hlöautojen CO2-päästöt



Kuvio 15. Ensirekisteröityjen henkilöautojen CO2-päästöt (g/km). Päästöt ovat vähentyneet 28 % vuodesta 2008 vuoden 2018 loppuun mennessä. Vuonna 2018 ensirekisteröityjen henkilöautojen CO_2-päästöt olivat keskimäärin 117,4 g/km. Vuoden 2020 tavoitteen saavuttamiseksi päästöjen tulisi vähentyä keskimäärin 5,5 g vuodessa. Vuosina 2010–2018 päästöt ovat vähentyneet 4,0 g vuosivauhtia. Dieselkäyttöisten autojen ominaispäästöt ovat jopa kasvaneet vuosina 2017 ja 2018.

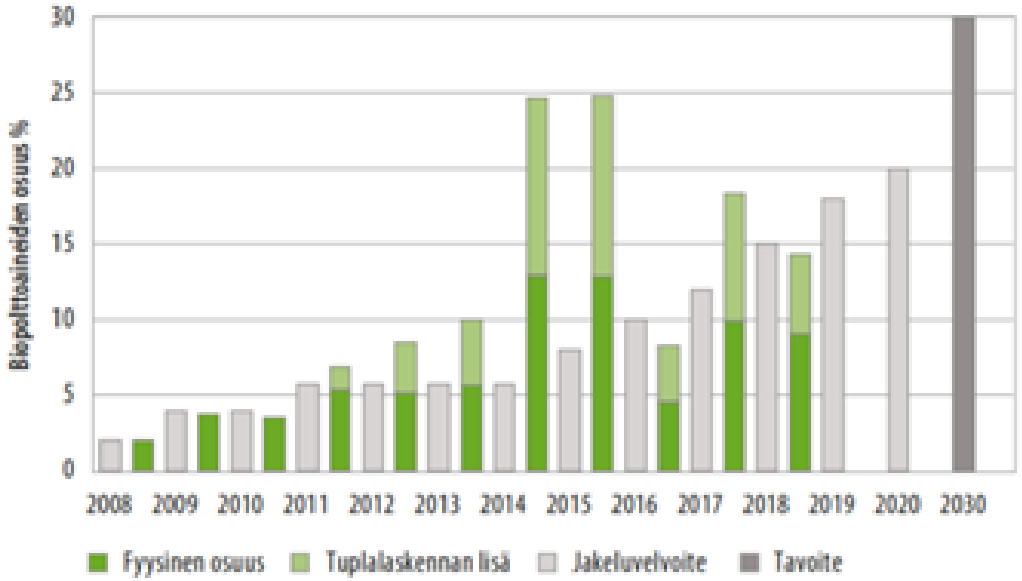
Sähkö- ja kaasuautojen määrä



Täyssähköautot vs. ladattavat hybridit



Biopolttoaineiden osuus liikennepolttoaineista



Kuvio 13. **Biopolttoaineiden osuus liikennepolttoaineista (%). Vuosien 2008–2020 tavoitteissa huomioidaan ns. tuplalaskenta. Vuoden 2030 tavoite sen sijaan ei sisällä tuplalaskentaa. Vuoden 2018 tieto on ennakkotieto. Lähteinä on käytetty Eurostatin ja Tilastokeskuksen tietoja.**