Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Päiväys/Datum
01.10.2019

Dnro/Dnr
TRAFICOM/441399/03.03.01/2019

Viite/Referens
K 17/2019 vp Ilmastovuosikertomus 2019

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto vuoden 2019 Ilmastovuosikertomuksesta

Liikenne- ja viestintävaliokunta on kutsunut Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin asiantuntijana kuultavaksi asiassa. Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua.

Jaksolle 2013–2020 asetettu päästövähennysvelvoite tullaan todennäköisesti saavuttamaan

Ympäristöministeriön julkaisemassa Ilmastovuosikertomuksessa seurataan keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) toteutumista. Tämä tarkoittaa erityisesti taakanjakosektorin päästökehityksen (päästökaupan ulkopuoliset sektorit) seurantaa suhteessa KAISU:ssa asetettuihin päästövähennystavoitteisiin. Vuosikertomuksessa tarkastellaan myös sektorikohtaista päästökehitystä. Joka toinen vuosi Ilmastovuosikertomukseen sisältyy myös kartoitus keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman mukaisesti käyttöön otetuista politiikkatoimista ja lisäksi joka neljäs vuosi arvio sopeutumissuunnitelman toimeenpanotilanteesta. Tähän ilmastovuosikertomukseen sisältyvät kaikki yllä mainitut osa-alueet.

Ilmastovuosikertomuksessa tarkastellaan sekä jaksolle 2013–2020 että jaksolle 2021–2030 asetetun päästövähennysvelvoitteen saavuttamista. Velvoitteet perustuvat EU-tasolla sovittuihin jäsenmaakohtaisiin tavoitteisiin. Tällä hetkellä vaikuttaa todennäköiseltä, että saavutetaan jaksolle 2013–2020 asetettu vähennysvelvoite. Myös jakson 2021–2030 päästövähennystoimet on suunniteltu siten, että velvoite täytetään riittävällä varmuusmarginaalilla.

Kotimaan liikenne tuottaa noin viidenneksen Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä. Yli 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteestä, josta henkilöautoliikenteen osuus on noin 58 %.

Liikennesektorin päästövähennykset ovat merkittävässä roolissa myös taakanjakosektorin 2030-tavoitteen saavuttamisessa. Liikenteen tuottamien kasvihuonekaasupäästöjen määrään vaikuttavat keskeisesti liikennesuoritteen kehittyminen, liikennevälineiden energiatehokkuus ja käytetyt polttoaineet.

Autokanta

Liikenne- ja viestintävirasto haluaa tuoda esille, että henkilöautojen suorite maanteillä on kasvanut eikä ole vielä selvää, onko niiden ajosuoritetta tosiasiallisesti saatu laskemaan kaupunkiseuduillakaan. Myöskin henkilöautokantamme ei ole uusiutunut toivotulla tavalla vaan autojen keski-ikä on noussut edelleen ollen vuoden 2018 lopussa 11,7 vuotta ilman museoajoneuvoja. Ensirekisteröityjen henkilöautojen laskennallinen CO2-päästöjen aleneminen on hidastunut jonkin verran. Vuoden 2020 tavoitteen saavuttamiseksi (95 g/km) niiden tulisi laskea 5,5 grammaa vuodessa mutta nyt laskutahti on noin neljä grammaa vuodessa. Ensirekisteröidyistä henkilöautoista dieselkäyttöisten autojen ominaispäästöt ovat jopa kasvaneet vuosina 2017 ja 2018. Vuonna 2018 kaikkien ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräinen CO2-päästö oli 117,4 g/km,

mutta tammi-kesäkuun 2019 tilastojen mukaan vastaava päästö on 118,6 g/km. Tähän päästöjen nousuun voi osasyynä olla myös mittaustavassa tapahtunut muutos.

Lisäksi autokantaamme vaikuttaa käytettyjen autojen maahantuonti. Vuosittain maahamme tuodaan noin 40 000 käytettyä autoa, joista suurin osa on dieselkäyttöisiä, melko suuripäästöisiä autoja.

Vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien henkilöautojen eli täyssähköautojen, ladattavien hybridien ja kaasukäyttöisten autojen (sekä flexfuel-autot) osuus liikennekäytöstä olevista henkilöautoista on saavuttanut vuodelle 2020 asetetun numeerisen välitavoitteen eli 20 000 sähkökäyttöistä ja 5 000 kaasukäyttöistä autoa. Sen sijaan vuodelle 2030 asetetun tavoitteen saavuttamisessa voi olla haasteita. Energia- ja ilmastostrategiassa ilmaistun tavoitteen mukaisesti maassamme tulisi olla vähintään 250 000 sähkökäyttöistä autoa ja vähintään 50 000 kaasukäyttöistä autoa vuonna 2030. Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien henkilöautojen osuus kaikista liikennekäytössä olevista henkilöautoista on tällä hetkellä noin 1,2 prosenttia.

Sähkökäyttöisistä autoista ladattavien hybridien osuus on suuri (yli 80 % kaikista liikennekäytössä olevista sähkökäyttöisistä autoista) ja esimerkiksi täyssähköautojen hankintatukea on hyödynnetty varsin vähän. Vuodesta 2018, josta lähtien tukea on voinut hakea, Traficom on myöntänyt hankintatukea yhteensä 455 täyssähköautolle. Konversiotukea eli tukea autojen muuntamiseksi kaasu- tai korkeaseosetanolikäyttöisiksi on myönnetty ajalla 2018 - 8/2019 seuraavasti: etanolikonversiot: 2 291 kpl ja kaasukonversiot 193 kpl. Koko neljän vuoden (v. 2018-2021) määrärahasta (24 M€) on täyssähköauton hankintatukeen ja konversioihin käytetty tähän mennessä 6,51 prosenttia.

Liikenne- ja viestintävirasto näkee, että liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi mm. autokantaan ja liikennesuoritteeseen vaikuttavien toimien riittävyyteen on kiinnitettävä huomiota. Biopolttoaineiden osalta on syytä pitää mielessä, että kestävästi tuotetut biopolttoaineet tulisi pitkällä aikavälillä varata ensisijaisesti lentoliikenteen ja raskaan liikenteen käyttöön, sillä esimerkiksi ilmailun sähköistymiseen liittyy toistaiseksi suuria teknologisia haasteita.

Kävely, pyöräily ja joukkoliikenne

KAISU:n valmistelun yhteydessä on arvioitu, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämisen kautta liikenteen päästöjä voitaisiin vähentää yhteensä noin 0,4 miljoonaa tonnia vuoteen 2030 mennessä. Kävelyn ja pyöräilyn osuus tästä olisi arviolta puolet. Liikenne- ja viestintävirasto haluaa nostaa esille, että kävelyn ja pyöräilyn osuus kaikista tehdyistä matkoista on vähentynyt 1990-luvun lopulta lähtien. Traficom koordinoi ja edistää kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelman toteuttamista. Vuonna 2018 lopulla käynnistetyn nk. kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman tavoitteena on lisätä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta infran kehittämisen myötä ja tätä kautta pyrkiä edesauttamaan siirtymää henkilöautoista kestävämpiin kulkumuotoihin.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa joukkoliikenteen valtakunnantason koordinointityöstä ja edistää liikenteen palveluiden markkinoiden kehittymistä kestävään suuntaan. Virastomme jakaa vuosittain merkittävän summan joukkoliikenteen valtionavustuksia, joihin hallitusohjelmassa osoitettiin uusi, pysyvä 20 miljoonan euron ilmastoperusteinen tasokorotus. Tämä joukkoliikennemäärärahan tasokorotus osaltaan edesauttaa liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämisessä.

Ilmastovuosikertomuksessa on todettu, että ilmaston lämpenemisestä ja sään ja vesiolojen ääri-ilmiöistä koituvat taloudelliset menetykset ovat kasvussa, minkä myötä sopeutumistoimien kiireellisyys korostuu. Esimerkiksi tulvariskin arvioidaan kasvavan Suomessa kaksin- tai kolminkertaiseksi nykyisestä mm. hulevesitulvien lisääntymisen takia. Eniten tappioista kärsivät teollisuus-, liikenne- ja energia-alat, mutta toimimatta jättämisen kustannukset voivat kasvaa hyvinkin jyrkästi. Liikenne- ja viestintävirasto pitää tärkeänä, että myös ilmastonmuutoksen sopeutumistoimiin kiinnitetään riittävää huomiota.

Muuta huomioitavaa

Liikenne- ja viestintävirasto haluaa nostaa esille, että virastomme osallistuu aktiivisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu on tärkeä väline aiempaa kestävämmän liikennejärjestelmän syntymisen edistämisessä pitkällä aikavälillä. Työtä tehdään tiiviissä yhteistyössä alueellista liikennejärjestelmäsuunnittelua tekevien toimijoiden kanssa.

Liikenne- ja viestintävirasto seuraa aktiivisesti vaihtoehtoisten käyttövoimien osuutta autokannasta ja muissa liikennevälineissä sekä politiikkatoimien vaikuttavuutta. Virastomme käynnisti syksyllä 2017 kampanjan kuluttajien tietoisuuden lisäämiseksi vaihtoehtoisista käyttövoimista erityisesti henkilöautoissa. Aja Vaihtoehtoa –niminen kampanja jatkuu vuoteen 2021 saakka ja sen ilmettä uudistetaan lähiviikkoina. Lisätietoa kampanjasta https://www.traficom.fi/fi/ajavaihtoehtoa

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetun lain (478/2017) ja sen nojalla annettujen määräysten noudattamista omasta aloitteesta tai saamiensa ilmoitusten perusteella. Valvontaa kohdistuu sekä ajoneuvoissa vaadittuihin merkintöihin ja jakelupisteiden polttoainelaatua ja lataussähköä koskevien opastemerkintöjen vaatimusten täyttymiseen. Valvonta liittyy myös vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisten lataus- ja tankkauspisteiden sijaintitietojen ja polttoaineen hinnoitteluun liittyvän ilmoittamisvelvoitteen noudattamiseen.

Outi Ampuja
johtava asiantuntija