Eduskunnan ympäristövaliokunnan kuuleminen 29.9.2020

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto vuoden 2020 Ilmastovuosikertomuksesta

Ympäristövaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä lausuntoa Ilmastovuosikertomus 2020 –julkaisusta. Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut julkaisun liikennettä koskevien kohtien valmisteluun.

Liikenteen osuus kaikista Suomen taakanjakosektorin päästöistä on merkittävä, noin 38 % vuonna 2018. Ilmastovuosikertomuksessa on arvioitu, että liikenteen päästöt saisivat vuonna 2030 olla yhteensä enää noin 6,4 Mt CO2-ekv. Vuoden 2019 päästöt olivat Tilastokeskuksen pikaennakkotiedon mukaan 11,1 Mt CO2-ekv. Päästöt laskivat noin 3 % (n. 0,3 Mt CO2-ekv) edelliseen vuoteen verrattuna. Päästöjen väheneminen johtuu suurelta osin liikenteeseen myydyn biopolttoaineen osuuden kasvusta sekä uusien autojen energiatehokkuuden paranemisesta. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat vuodesta 2008 lähtien pääasiassa laskeneet muutamaa poikkeusvuotta lukuun ottamatta, mutta tahti on tavoitteisiin nähden liian hidas.

Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT päivitti keväällä 2020 liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteen vuosille 2020-2050. Perusennusteeseen sisällytettiin kaikki Kaisussa tai muissa strategioissa päätetyt liikenteen päästövähennystoimet, jotka oli viety osaksi budjettia tai lainsäädäntöä maaliskuuhun 2020 mennessä. Näitä ovat mm. jakeluvelvoitelain tason nostaminen 30 prosenttiin vuonna 2030, uusien autojen valmistamista koskevat sitovat CO2-raja-arvot sekä ns. puhtaiden ajoneuvohankintojen direktiivi. Ennusteen mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät näillä ja muilla toimilla noin 3,2 Mt CO2-ekv, joten uusia toimenpiteitä tullaan tarvitsemaan vielä noin 1,5 miljoonan tonnin päästövähenemää vastaava määrä vuoteen 2030 mennessä.

KAISUn toimenpiteiden toteuttamisen tilanne liikennesektorilla

KAISU:n liikenteen sektorin toimenpiteet on pääosin toimeenpantu tai toimeenpano on käynnissä. KAISUssa tavoitteeksi asetettiin suomalaisen autokannan huomattavasti nopeampi uusiutuminen ja uusien autojen ominaispäästöjen putoaminen lähelle EU:n autovalmistajille asetettua keskimääräistä raja-arvoa (95g/km) vuoteen 2030 mennessä. Vuoden 2030 raja-arvoon pyrittiin vaikuttamaan niin, että se pienentäisi uusien autojen ominaispäästöjä (g/km-päästöjä) vähintään 30 prosentilla. EU-vaikuttaminen onnistui tässä jopa toivottua paremmin: raja-arvoja kiristettiin niin, että uusien henkilöautojen ominaispäästöt EU-alueella tulevat putoamaan 37,5 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Euroopan unioni tulee todennäköisesti vielä entisestään tiukentamaan raja-arvoja vuoteen 2030 (komission esitystä odotetaan kesällä 2021), mikä osaltaan auttaa Suomea saavuttamaan omat päästövähennystavoitteensa liikenteessä.

Suomessa myytyjen uusien autojen g/km-päästöt eivät kuitenkaan ole pysyneet toivotulla raja-arvolainsäädännön mukaisella uralla, vaan päästöjen väheneminen on viime vuosina hidastunut ja dieselkäyttöisten autojen osalta jopa kääntynyt kasvuun. Nykyinen päästöjen vähenemistahti ei siten riitä saavuttamaan tavoitetta keskimääräisen raja-arvon alenemisesta.

Myös autokannan uudistamiseksi tarvitaan lisää toimia, koska autokannan keski-ikä on jatkanut nousuaan. Romutuspalkkiokampanjalla 2018 pyrittiin uudistamaan autokantaa, mutta kampanjan

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite: Eteläesplanadi 16, Helsinki
Postiosoite: PL 31, 00023 Valtioneuvosto
Puhelin: 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

vaikutus osui vain vuoteen 2018 eikä muita toimia autokannan uudistamisen nopeuttamiseksi ole toteutettu. Kampanjassa hankitut autot olivat keskimäärin pienipäästöisempiä kuin ensirekisteröidyt autot (n. 100g/km vs. n. 120g/km), mutta vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen osuus hankituista autoista oli valitettavan pieni. Romutuspalkkion vaikutuksia ensirekisteröintien määrään ei ole empiirisesti arvioitu, jonka vuoksi ei ole tietoa, kuinka moni palkkiota hyödyntäneistä olisi uusinut auton ilman kampanjaakin.

Romutuspalkkion lisäksi vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen määrää on pyritty kasvattamaan täyssähköautojen hankintatuen ja ns. konversiotukien kautta. Hankintatuki- ja konversiomäärärahaa on kuitenkin käytetty vähäisesti, esim. vuonna 2019 vain reilut 15 % vuosittaisesta määrärahasta. Autokantaamme vaikuttaa myös yhä kasvava käytettyjen autojen maahantuonti. Käytettynä maahantuoduissa autoissa korostuvat yhä keskimääräistä suurempikokoiset ja suurempipäästöiset dieselautot, mutta toisaalta myös vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien autojen osuus on maahantuotujen joukossa suurempi kuin ensirekisteröityjen joukossa.

Vaikka käyttöön otetut tuet eivät ole olleet suuri menestys, näyttää siltä, että KAISU:ssa asetettu tavoite 250 000 sähköautosta (täyssähkö ja ladattavat hybridit) saavutetaan helposti. Vuoden 2020 välitavoitteet on jo saavutettu, ja vuonna 2019 Suomen sähköautojen määrä kasvoi 89 % suhteessa edelliseen vuoteen. Peruennusteessa on oletettu, että sähköautojen määrä Suomessa olisi vuonna 2030 jo 350 000 kappaletta ilman uusia toimenpiteitä. Ongelmallista on kuitenkin se, että sähköautokannan kasvu on Suomessa keskittynyt ladattaviin hybrideihin, ei täyssähköautoihin. Ladattavien hybridien kohdalla päästövähennysvaikutus voi olla huomattavasti täyssähköautoja pienempi, riippuen kokonaan siitä, kuinka näitä autoja käytetään ja mikä on sähkön osuus ajetuista kilometreistä.

Myös kaasuautojen osalta vuoden 2020 välitavoitteet (5000 kaasuautoa) on jo saavutettu. Suomessa oli kesällä 2020 yhteensä hieman vajaat 11 150 kaasukäyttöistä henkilöautoa. Kaasuautokannan kehittymiseen liittyy kuitenkin eräitä haasteita, joita sähköautojen kohdalla ei ole. Kaasukäyttöisten ajoneuvojen tulevaisuus riippuu suuresti siitä, miten EU:n autovalmistajia koskevat CO2-raja-arvot jatkossa kehittyvät. Raja-arvot ohjaavat tällä erää kehitystä voimakkaasti kohti sähköä, koska autojen ominaispäästöt eivät huomioi autossa käytetyn polttoaineen laatua (uusiutuvuutta tai fossiilisuutta). Siksi on olemassa riski, että kaasuautojen tarjonta tulee tulevaisuudessa jopa supistumaan tai kokonaan loppumaan monipuolistumisen sijaan.

Henkilöautojen suoritteen osalta tavoitteena KAISUssa on kasvun taittuminen kaupunkiseudulla 2020-luvulla. Tavoitteen toteutumista on melko vaikeaa arvioida, sillä kaupunkien katusuoritetta ei tilastoida, vaan vain arvioidaan polttoaineen kulutuksen ja maanteiden suoritteen pohjalta. Vuosina 2016-18 suorite näyttää kaupunkien katuverkoilla jonkin verran pudonneen, mutta toisaalta kasvaneen maanteillä ja raskaassa liikenteessä.

Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden lisäämiseen tähtäävien toimenpiteiden toimeenpano on osittain käynnissä, osittain ei. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen varattiin 2020 talousarviossa 24,9 miljoonaa euroa, joka on huomattavasti aiempia vuosia enemmän. Hallitusohjelma linjasi myös joukkoliikenteen ilmastotoimenpiteiden vuosittaisesta 20 miljoonan euron tuesta. Tuki on tarkoitettu suurten ja keskisuurten kaupunkien ja muiden joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten käyttöön. Valtiontuen alkuvuosina painotus tulee olemaan joukkoliikenteen puhtaan kaluston ja käyttövoimien toimenpiteissä. Myöhemmin painotusta siirrettäneen toimenpiteisiin, joilla vaikutetaan pysyvästi joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvuun. Toteuttamatta on esimerkiksi toimenpide: ”Liikennesektorin vähähiilikehityksen varmistamiseksi varaudutaan liikenteen hiilidioksidipäästöihin kohdistuvan taloudellisen ohjauksen vahvistamiseen jo tällä hallituskaudella.” Työ liikenteen taloudellisen ohjauksen kehittämiseksi (mm. verotuksen uudistaminen) on kuitenkin käynnistynyt tällä hallituskaudella.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Liikenteen sektorilla tarvitaan lisää kunnianhimoisia toimia

Liikenteen sektorilla on selvää, että päästövähennystavoitteeseen ei päästä nykyisillä toimilla. Eniten päästövähennyksiä saadaan tulevina vuosina biopolttoaineen jakeluvelvoitelainsäädäntöä toteuttamalla ja pääasiassa EU:n raja-arvosääntelystä johtuvalla ajoneuvojen energiatehokkuuden paranemisella. Jotta puuttuva noin 1,5 Mt päästövähenemä saavutetaan, tarvitaan uusia kunnianhimoisia toimenpiteitä esimerkiksi ajoneuvokannan uudistamiseksi, liikennesuoritteen kasvun taittamiseksi, kestävien liikkumismuotojen edistämiseksi, vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseksi niin henkilö- kuin tavaraliikenteessäkin sekä tavoitteita tukevaa ja edistävää liikenteen hinnoittelua. Uusien toimien osalta valmistelu on käynnissä liikenne- ja viestintäministeriössä fossiilittoman liikenteen tiekartan ja valtakunnallisen Liikenne 12 –liikennejärjestelmäsuunnitelman kautta. Lisäksi liikenteen verotuksen uudistamista valmistellaan valtiovarainministerin asettamassa työryhmässä, jonka tavoitteena on arvioida verojärjestelmän, muiden verokeinojen ja veroluonteisten maksujen toimivuutta ja vaikutuksia sekä ilmastotavoitteiden että valtiontalouden kannalta.

Ilmastonmuutoksen sopeutustoimenpiteet

Ilmastonmuutokseen sopeutumistoimien kiireellisyys on huomioitu ilmastovuosikertomuksessa hyvin. Liikenne- ja viestintäjärjestelmien osalta ilmaston muuttuessa on huomioitava äärimmäisten sää- ja vesiolojen lisäksi pysyvämmät muutokset, kuten nykyistä suuremmat vuosittaiset vaihtelut maan routimisessa ja merijäässä. Toimivien viestintäyhteyksien ja -palveluiden merkitys puolestaan korostuu etenkin harvaan asutuilla pohjoisilla alueilla, joilla sään ääri-ilmiöitä sekä muita ilmastonmuutoksesta johtuvia poikkeustiloja esiintynee tulevaisuudessa nykyistä enemmän. Kansallisen tason varautumista näihin riskeihin on kuvattu ilmastovuosikertomuksessa kattavasti.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, ettei sillä ole muilta osin huomautettavaa.

Saara Jääskeläinen
liikenneneuvos

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi