Eduskunnan talousvaliokunnan kuuleminen 13.10.2021

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto vuoden 2021 Ilmastovuosikertomuksesta

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä lausuntoa Ilmastovuosikertomus 2021 –julkaisusta. Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut julkaisun tekemiseen liikennettä käsittelevien kohtien osalta.

Ilmastolain mukaisesti vuosittain julkaistavassa Ilmastovuosikertomuksessa seurataan keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (Kaisu) toteutumista. Tämä tarkoittaa erityisesti taakanjakosektorin (päästökaupan ulkopuoliset sektorit) päästökehityksen seurantaa suhteessa KAISU:ssa asetettuihin päästövähennystavoitteisiin. Suomi on kansallisesti sitoutunut puolittamaan kotimaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Lisäksi liikenteen tulee vastata hallitusohjelman tavoitteeseen hiilineutraalista Suomesta 2035, joka tarkoittaisi liikenteen hiilineutraaliutta vuoteen 2045 mennessä.

Kotimaan liikenteen päästöt

Liikenteen osuus kaikista Suomen taakanjakosektorin päästöistä on merkittävä, noin 37 % vuonna 2019. Vuodesta 2007 lähtien liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat pääasiassa laskeneet muutamaa poikkeusvuotta lukuun ottamatta, mutta tahti on ollut liian hidas tavoitteisiin nähden. Vuoden 2020 päästöt olivat Tilastokeskuksen pikaennakkotiedon mukaan 10,4 Mt CO2-ekv. Päästöt laskivat noin 6 prosenttia verrattuna vuoteen 2019. Päästöjen merkittävä tippuminen vuonna 2020 selittyy erityisesti koronaviruspandemian takia laskeneilla tieliikenteen suoritteilla. Kun pandemia hellittää, suoritteiden oletetaan palautuvan lähelle vuoden 2019 tasoa.

Kaisun toimenpiteiden ja liikennesektorien muiden toimenpiteiden toimeenpano

Kaisussa 2017 esitetyt liikenteen sektorin toimenpiteet on pääosin toimeenpantu tai toimeenpano on käynnissä. Kaisussa asetettu tavoite autokannan huomattavasti nopeammasta uusiutumisesta ei ole toistaiseksi toteutunut. Pandemiavuonna 2020 uusia autoja hankittiin huomattavasti vähemmän kuin edellisvuosina ja liikennekäytössä olleiden autojen keski-ikä jatkoi kasvuaan. Myös käytettyjen autojen maahantuonti laski verrattuna edellisvuoteen. Uusien autojen ominaispäästöt pienenivät hieman vuonna 2020 dieselkäyttöisiä autoja lukuun ottamatta. Tähän kehitykseen vaikutti erityisesti vaihtoehtoisten käyttövoimien osuuden kasvu. Vuonna 2020 toimeenpantiin romutuspalkkiokampanja vuosille 2020-2021. Loppuvuodesta 2020 voimaan tuli myös hankintatuki kaasukäyttöisille kuorma-autoille.

Kaisussa asetettu tavoite, 250 000 sähköautoa (täyssähköautot ja ladattavaa hybridit) saavutetaan nykyisillä ohjauskeinoilla helposti, ja todennäköisesti sähköautojen määrä vuonna 2030 on huomattavasti suurempi. Vuoden 2020 välitavoitteet sähkö- ja kaasuautoista saavutettiin yli kaksinkertaisina. Sähköautojen määrä vuonna 2020 kaksinkertaistui verrattuna vuoden 2019 määrään.

Kaisussa asetettiin tavoitteeksi, että henkilöautoliikenteen kasvu kaupunkiseuduilla pysähtyisi. Tavoite näyttää pääosin toteutuvan huolimatta siitä, että kaikkia suunnitelmassa olevia taloudellisen ohjaukseen liittyviä toimia ei ole toimeenpantu. Henkilöautojen suoritteet katuverkolla ovat vuodesta

2015 lähtien vähentyneet lukuun ottamatta koronavuotta 2020, jolloin henkilöautojen suoritteet katuverkolla kasvoivat. Maanteillä ajetut suoritteet vähenivät myös vuonna 2020, ja suoritteet maanteillä ja katuverkolla vähenivät yhteensä 4 prosenttia verrattuna edellisvuoteen. Raskaan liikenteen suorite kasvoi aiempina vuosina, mutta väheni pandemiavuonna 2020 runsaat 2 prosenttia.

Toimenpiteitä liikennejärjestelmän energiatehokkuuden lisäämiseksi on toteutettu laajalla rintamalla. Keväällä 2021 valtioneuvosto päätti valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032. Lisäksi vuonna 2020 sovittiin MAL-sopimukset neljän kaupunkiseudun kanssa ja keväällä 2021 kolmen uuden kaupunkiseudun kanssa.

Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteiden toimeenpano on käynnissä. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman kuntien avustuksiin varattiin vuonna 2020 32,9 miljoonaa euroa ja vuonna 2021 lähes 30 miljoonaa euroa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelman tavoitteisiin nähden näyttää kuitenkin siltä, että kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistoimet eivät vielä ole riittäviä. Ohjelmassa asetettu tavoite on erittäin kunnianhimoinen ja sen saavuttaminen vaatii todennäköisesti uusia toimia.

Liikenteen työsuhde-etuihin liittyvistä verotuksen muutoksista päätettiin syksyn 2020 ja kevään 2021 budjettineuvotteluissa. Hallitusohjelman mukaisesti liikennepolttonesteiden valmisteveroa korotettiin elokuusta 2020 alkaen.

Valtioneuvosto teki toukokuussa 2021 periaatepäätöksen kotimaan liikenteen päästöjen vähentämisestä, eli niin sanotusta fossiilittoman liikenteen tiekartasta. Tiekartta paaluttaa toimenpiteitä, joilla Suomi saavuttaa hallitusohjelmaan kirjatun tavoitteen kotimaan liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Valtioneuvosto teki myös lentoliikenteen sekä meri- ja sisävesiliikenteen osalta periaatepäätökset, joilla vahvistettiin kansalliset toimenpiteet sekä kansainvälisen vaikuttamisen painopisteet näiden liikennemuotojen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

Yhteenveto eri toimenpiteiden tilanteesta

Suomi tavoittelee vuoden 2030 päästövähennystavoitteen saavuttamista uusilla toimilla, joista hallitus on linjannut fossiilittoman liikenteen tiekartassa.

Liikenteen päästövähennystoimia arvioitaessa on todettu, että eniten päästöjä vähentävät ohjauskeinot liikenteessä tällä erää ja lähitulevaisuudessa ovat biopolttoaineiden jakeluvelvoitelainsäädännön toteuttaminen ja EU:n raja-arvosääntely uusille henkilö- ja pakettiautoille. Ajoneuvokannan keski-iän nuorentamiseksi ja ominaispäästöjen alentamiseksi erityisesti uusien autojen myynnin tulisi kasvaa edellisiin vuosiin verrattuna. Ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi tulevina vuosina on myös keskeistä edistää täyssähköautojen osuuden kasvua. Lisätoimenpiteitä vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseksi ja ajoneuvokannan energiatehokkuuden parantamiseksi on esitetty osana fossiilittoman liikenteen tiekarttaa.

Pandemiavuonna 2020 päästöjä vähensi erityisesti sekä henkilöautojen että raskaan liikenteen yhteenlaskettujen ajokilometrien väheneminen. Odotettavissa kuitenkin on, että talouden lähtiessä uudelleen kasvuun, myös suoritteet jälleen kasvavat varsinkin raskaassa liikenteessä. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on esitetty lisätoimenpiteitä, joiden avulla pyritään siihen, etteivät henkilöautojen ajoneuvokilometrit enää vuosina 2020-2045 kasva.

Syksyn 2021 budjettineuvottelujen lopputuloksena liikenteen toimenpiteiden riittävyyden arviointi tehdään keväällä 2022.

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

Noomi Saarinen
ylitarkastaja

Saara Jääskeläinen
liikenneneuvos

verkko-osasto, ilmasto- ja ympäristöyksikkö
liikenne- ja viestintäministeriö