Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 28.10.2022 – K 24/2022 vp

Ilmastovuosikertomus 2022

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa. Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut ilmastovuosikertomuksen liikennettä koskevien kohtien valmisteluun ja lausuu asiasta seuraavaa:

Kotimaan liikenteen päästöt olivat Tilastokeskuksen pikaennakkotiedon mukaan noin 9,9 Mt CO2-ekv. Päästöt laskivat noin 4 % (n. 0,4 Mt CO2-ekv) edelliseen vuoteen verrattuna. Päästöjen vähenemiseen ovat vaikuttaneet varsinkin biopolttoaineiden kasvanut osuus tieliikenteen polttoaineista, mutta myös uusien autojen parantunut energiatehokkuus ja suoritteiden kasvun hidastuminen.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat vuodesta 2008 lähtien pääasiassa laskeneet muutamaa poikkeusvuotta lukuun ottamatta, mutta tahti on kahta viimeistä vuotta lukuun ottamatta ollut tavoitteisiin nähden liian hidas. Kahden viimeisen vuoden aikana **päästöjen vähentymiseen taas ovat vaikuttaneet politiikkatoimien ohella monet muut toimintaympäristöön liittyvät tekijät kuten koronapandemia vuonna 2020 ja polttoaineiden hinnannousu erityisesti raakaöljyn maailmanmarkkinahintojen nousun myötä vuonna 2021.** On tärkeää huolehtia siitä, että liikenteen positiivinen päästökehitys jatkuisi myös tilanteessa, jossa palataan takaisin ”normaaliin” toimintaympäristöön.

Valtioneuvosto teki toukokuussa 2021 periaatepäätöksen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (nk. fossiilittoman liikenteen tiekartta). Periaatepäätöksessä linjattiin toimenpiteistä, joilla liikenteen päästövähennystavoitteet vuonna 2030 tulisi saavuttaa. **Liikenne- ja viestintäministeriö teki tammikuussa 2022 arvion, jonka mukaan liikenteen päästövähennystavoite vuodelle 2030 on mahdollista saavuttaa, jos fossiilittoman liikenteen tiekartan tuet ja kannustimet toteutetaan täysimääräisesti, jos erilaiset päästövähennyspotentiaalit toteutuvat odotetusti, jos EU:n 55-valmiuspaketin toimet EU:n tieliikenteen päästökauppa mukaan lukien toteutetaan ja jos otetaan käyttöön nykyistä korkeampi uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoite (34 %).** https://www.lvm.fi/-/liikenteen-paastojen-puolittaminen-2030-mennessa-on-mahdollista-kansallisin-keinoin-ja-eu-n-toimin-1640686

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (KAISU) toimenpiteiden toteuttamisen tilanne liikennesektorilla

KAISUssa (2017) asetettiin tavoitteita sekä liikennesuoritteiden kehittymiselle, autokannalle että polttoaineille. KAISUn liikenteen sektorin toimenpiteet on pääosin toimeenpantu tai toimeenpano on käynnissä. Toistaiseksi toimeenpanematta ovat erityisesti toimenpiteet henkilöautosuoritteen kasvun taittamiseksi ja autokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi. Alla käydään lyhyesti läpi keskeisten toimenpiteiden toteuttamisen tilanne.

Uusiutuvat polttoaineet

Liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osalta tavoitteeksi asetettiin, että liikenteen biopolttoaineiden energiasisällön fyysinen osuus kaikesta tieliikenteeseen myydystä polttoaineesta nostettaisiin 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Tavoite vietiin jakeluvelvoitelakiin vuonna 2019. Samassa yhteydessä uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvulle määriteltiin lineaarinen, tasaisesti kasvava polku vuosille 2020-2030. Jakeluvelvoitetta muutettiin kuitenkin vuonna 2022. Vuoden 2022 velvoitetta päätettiin alentaa 7,5 prosentilla polttoaineiden kohonneiden hintojen vuoksi. Myös vuoden 2023 velvoitetta on ehdotettu kevennettäväksi saman verran. VTT:n arvion mukaan 7,5 prosentin vuosittainen kevennys jakeluvelvoitteessa vuosina 2022- 2023 aiheuttaa liikenteessä noin 1,7 Mt päästölisäyksen verrattuna tilanteeseen, jossa velvoitetasot olisivat pysyneet entisellään. Tämä päästölisäys on Suomen (taakanjakosektorin) mittakaavassa erittäin suuri. **Jotta kumulatiivisten päästöjen kasvu 2020-luvulla saataisiin kurotuksi umpeen, jakeluvelvoitetta on tarpeen kiristää yli alkuperäisen velvoitepolun vuosina 2024–2030.**

Autokanta

Autokannan osalta 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. Vuonna 2020 uusien, ensirekisteröityjen ajoneuvojen NEDC-mittaustavan mukainen keskimääräinen hiilidioksidipäästö oli 103,4 g/km ja vuonna 2021 85,8 g/km. **Lasku vuoden 2020 ja 2021 välillä oli noin 12 %. Selittävänä tekijänä tälle laskulle oli erityisesti sähköautojen osuuksien kasvu uusien henkilöautojen ensirekisteröinneissä.** Uusien dieselkäyttöisten autojen ominaispäästöt ovat kuitenkin kasvaneet vuodesta 2016 lähtien. Ne olivat vuonna 2021 noin 143,2 g/km.

Tavoite autokannan uusiutumisen nopeutumisesta ei ole toteutunut. Vuonna 2021 autokannan keski-ikä kasvoi jälleen hienoisesti ollen 12,6 vuotta (ml. museoautot), kun vastaava luku vuonna 2020 oli 12,5 vuotta. Uusia autoja myytiin vuonna 2020 ainoastaan 96 000 kappaletta ja vuonna 2021 98 000 kpl. Keski-iän nuorentamiseksi uusien autojen myynnin tulisi olla noin 120 000–130 000 autoa/vuosi.

Liikennesuoritteet

Henkilöautojen suoritteen osalta tavoitteena KAISUssa on kasvun taittuminen kaupunkiseudulla 2020-luvulla. Tämä tavoite näyttäisi pääosin toteutuvan huolimatta siitä, että kaikkia suunnitelmassa olevia taloudelliseen ohjaukseen liittyviä toimia ei ole toimeenpantu. Henkilöautojen suoritteet katuverkolla ovat vuodesta 2015 vähentyneet lukuun ottamatta koronavuotta 2020. **Vuonna 2021 henkilöautojen suoritteet laskivat**

katuverkostolla, mutta kasvoivat maanteillä. Henkilöautojen yhteenlaskettu ajosuorite väheni 0,8 % verrattuna vuoteen 2020. Kaikkien ajoneuvojen kokonaissuorite vuonna 2021 laski noin puoli prosenttia verrattuna vuoteen 2020, mikä johtui henkilöautojen suoritteen laskun lisäksi erityisesti linja-autojen ennätyksellisen alhaisista suoritteista. Sen sijaan kuorma- ja pakettiautojen suoritteet kääntyivät kasvuun verrattuna poikkeusvuoteen 2020.

Kuten yllä todettiin, henkilöautosuoritteiden laskeminen vuosina 2020 ja 2021 saattoi kuitenkin olla seurausta enemmän toimintaympäristön muutoksista kuin suunnitelluista politiikkatoimenpiteistä. Fossiilittoman liikenteen tiekartta pitää sisällään useita toimenpiteitä, joiden kautta kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta voitaisiin parantaa, mutta näihin tiekartan toimiin ei tähän mennessä ole osoitettu tiekartan mukaista rahoitusta.