Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Päiväys/Datum
10.11.2022
Dnro/Dnr
TRAFICOM/518746/03.03.01/2022
Viite/Referens
K 24/2022 vp Ilmastovuosikertomus 2022

Ilmastovuosikertomus 2022

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua Ilmastovuosikertomuksesta 2022.

Ilmastolain mukaan valtioneuvosto antaa ilmastovuosikertomuksen eduskunnalle vuosittain. Ilmastovuosikertomuksessa tarkastellaan yleistä kasvihuonekaasujen päästökehitystä, suunniteltujen toimien riittävyyttä seuraavan 15 vuoden ajalle asetettujen tavoitteiden saavuttamisen osalta ja arvioidaan sopeutumissuunnitelman toimeenpanotilannetta.

Liikenteen päästöt

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa, minkä vuoksi liikenteen päästövähennystoimet ovat keskeisessä roolissa taakanjakosektorin vuoden 2030 tavoitteen saavuttamisessa. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kehitykseen vaikuttavat keskeisesti seuraavat kolme tekijää: liikennesuoritteen eli ajettujen kilometrien määrä, liikennevälineiden energiatehokkuus ja liikenteen käyttövoimat eli käytetyt energianlähteet. Kaikkiin näistä kolmesta tekijästä kohdistuu toimenpiteitä ja tavoitteita keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (KAISU).

Vuonna 2016 laaditun ilmasto- ja energiastrategian mukaan liikennesektorin osalta tavoitteena on päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 päästötasoon. Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan on sisällytetty ne toimet, joita päästöjen puolittaminen edellyttää. Vastaavat toimet sisältyvät myös KAISU:n.

Vuonna 2021 liikenteen päästöjen osuus oli hieman yli 20 prosenttia kokonaispäästöistä ja lähes 37 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä. Tilastokeskuksen pikaennakkotiedon mukaan kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ilman lentoliikennettä olivat vuonna 2021 yhteensä noin 9,9 Mt CO2-ekv.

Liikenteen päästöt vähenivät vuonna 2021 noin neljä prosenttia vuoteen 2020 verrattuna.

Vuonna 2021 päästövähenemään vaikuttivat muun muassa liikennesuoritteen väheneminen ja liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuus, joka nousi vuoden takaiseen tilanteeseen verrattuna selvästi, eli 11 %:sta noin 18 % eli yhteensä noin seitsemän prosenttiyksikköä. Vuonna 2021 ajetut kilometrit vähenivät 0,5 prosenttia

vuoteen 2020 verrattuna. Polttoaineen kohonnut hinta on voinut olla yksi syy suoritteen laskuun. Myös liikenteen sähköistyminen on edennyt viime vuonna Suomessa ennakoitua nopeammin.

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. On tärkeää huomata, että kahden viimeisen vuoden aikana päästöjen vähentymiseen taas ovat vaikuttaneet politiikkatoimien ohella monet muut toimintaympäristöön liittyvät tekijät kuten koronapandemia vuonna 2020 ja edellä jo mainittu polttoaineiden hinnannousu erityisesti raakaöljyn maailmanmarkkinahintojen nousun myötä vuonna 2021. On tärkeää huolehtia siitä, että liikenteen positiivinen päästökehitys jatkuisi myös tilanteessa, jossa palataan takaisin mm. pandemian jälkeiseen toimintaympäristöön.

Jakeluvelvoite on keskeinen päästövähennystoimi liikennesektorilla. Jakeluvelvoitteen tarkoituksena on edistää kestävien uusiutuvien polttoaineiden käyttöä moottoribensiinin, dieselöljyn ja maakaasun korvaamiseksi liikenteessä. Eduskunta on hyväksynyt lakimuutoksen vuoden 2022 jakeluvelvoitteen keventämisestä polttoaineiden hinnannousun hidastamiseksi. Tarkoitus on myöhemmillä jakeluvelvoitteen nostoilla kompensoida jakeluvelvoitteen kevennys.

Vuonna 2022 sovittu uusiutuvan polttoaineen jakeluvelvoitteen tilapäinen alentaminen tulee kasvattamaan liikenteen päästöjä vuosina 2022–2023. VTT:n tekemän arvion mukaan 7,5 prosenttiyksikön vuosittainen kevennys jakeluvelvoitteessa vuosina 2022- 2023 aiheuttaisi 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. Hallituksen esitys (174/2022 vp) vuoden 2023 velvoitteen keventämisestä ja uusista kiristyksistä on annettu syksyllä 2022. Hallituksen esityksen mukaan jakeluvelvoite nousisi 34 prosenttiin vuonna 2030 keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman linjausten mukaisesti.

Traficom haluaa korostaa, että jakeluvelvoite on erittäin tärkeä keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Huomioita autokannasta

Autokannan ikä vaikuttaa merkittävästi liikenteen päästöihin. Autokannan uudistumistahti on hidas, sillä uusien autojen kauppa käy hitaasti ja esimerkiksi sähköautojen saatavuudessa on ollut viivästyksiä. 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. Marraskuun alussa 2022 henkilöautojen keski-ikä on jo 13 vuotta.

Uusien henkilöautojen NEDC-mittaustavan mukainen keskimääräinen hiilidioksidipäästö on hyvässä laskusuunnassa. 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 %. Tätä selittää erityisesti autokannan vähittäinen sähköistyminen.

Sähköautojen määrä on kasvanut viime vuosina rivakasti, ja vuoden 2021 lopussa liikennekäytössä olevien sähköautojen määrä hipoi sadan tuhannen rajaa: liikenteessä oli noin 22 900 täyssähköautoa ja lähes 77 000 ladattavaa hybridiä eli yhteensä noin 99 900 sähköautoa. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa tavoitteeksi asetettiin 700 000 ja keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa 750 000 sähkökäyttöistä henkilöautoa vuonna 2030, ja tämänhetkisen kehityksen perusteella näyttää siltä, että tavoitteet saattavat ylittyä. Autokannan sähköistämistä myös tukee julkisen latausinfrastruktuurin kehittyminen. Maahamme on rakentunut jo varsin kattava julkinen jakeluinfrastruktuuri sähkökäyttöisten henkilöautojen lataamista varten: elokuussa 2022 Suomessa oli julkisia latausasemia yhteensä 1 788 kpl, ja niissä yhteensä 7 719 latauspistettä.

Sähköautojen suosio on näkynyt myös Traficomilta haettavien hankintatukien menekissä: vuodelle 2022 alun perin myönnetty määräraha oli sähköautojen osalta loppuun varattu jo huhtikuussa 2022. Kesällä 2022 saatu lisämääräraha varattiin loppuun syyskuussa 2022. Vuonna 2022 henkilöauton hankintatukia on saapunut käsittelyyn Traficomiin kuluvana vuonna noin 950 kpl kuukausittain. Vuosina 2018-2021 täyssähköautojen hankintatukea myönnettiin noin 8 000 auton hankintaan ja kuluvana vuonna marraskuun alkuun mennessä myönteisiä tukipäätöksiä on tehty yhteensä noin 2 300 kappaletta.

Kaasu- ja sähkökäyttöisten pakettiautojen hankintatukeen varattiin käytettäväksi vuodelle 2022 yhteensä 4,5 M€. Lokakuun 2022 loppuun mennessä määrärahasta on varattu noin kolmannes. Pakettiautojen hankintatuista eniten on haettu tukia sähkökäyttöisten pakettiautojen hankintaan, joihin tukea on myönnetty lokakuun loppuun mennessä yhteensä vajaalle 300 sähköpakettiautolle.

Sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukeen varattiin käytettäväksi vuodelle 2022 yhteensä 5 M€. Lokakuun loppuun mennessä määrärahasta on varattu noin 20 prosenttia.

Autokantaamme vaikuttaa myös maahan käytettyinä tuodut henkilöautot. Näistä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien osuus on ollut voimakkaassa kasvussa ollen vuonna 2021 yhteensä 36 %. Niiden osuus on jatkanut kasvuaan myös vuonna 2022 ollen tammi-syyskuussa 2022 jo 53 prosenttia.

Traficom toteutti ajalla 1.12.2020-31.12.2021 romutuspalkkiokampanjan, jonka tavoitteena oli vähentää liikenteen haitallisia ilmastovaikutuksia. Romutuspalkkioita myönnettiin yhteensä reilut 6 500 kappaletta, joista valtaosa (71 %) käytettiin sähköavusteisten polkupyörien hankintaan. Uusien autojen osuus myönnettyjen tukien määrässä oli reilu neljännes, kun taas joukkoliikennelippuihin tuista käytettiin vain muutama prosentti. Rahaa romutuspalkkioon oli varattu yhtensä 8 miljoonaa euroa.

Traficom tekee parhaillaan seurantatutkimusta, jossa selvitetään romutuspalkkiokampanjan vaikuttavuutta mm. pysyvästi ympäristöystävällisempiin liikkumisvalintoihin. Selvitys valmistunee helmi-maaliskuussa 2023. Alustavien tulosten mukaan kampanjalla on saattanut olla myönteisiä vaikutuksia liikennesuoritteeseen eli automatkoja on korvautunut kestävämmillä liikkumistavoilla.

Liikennesuoritteeseen tulee kiinnittää huomiota

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.

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.

Kestävän liikkumisen valtionavustukset

Ilmastovuosikertomuksessa on esitetty hyvin joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn valtionavustusten tilannetta. Joukkoliikenteessä valtionavustukset ovat keskittyneet erityisesti koronapandemian hoitamiseen, johon on kohdennettu vuosina 2020-2022 noin 300 miljoona euroa ylimääräistä tukea. Fossiilittoman liikenteen tiekartan ja Liikenne12 -suunnitelman mukaisia joukkoliikenteen toimenpiteitä ei sen sijaan ole pystytty toteuttamaan täysimääräisesti. Joukkoliikenteen matkustajamäärät eivät yllä edelleenkään koronaa edeltävälle tasolle ja esimerkiksi paikallisliikenteissä ollaan loppuvuonna 2022 n. 5-20 % alemmalla tasolla. Joukkoliikenteen elpymisen seurantaan ja varmistamiseen tarvitaan siten jatkossakin toimia.

Joukkoliikenteen ilmastoperusteista rahoitusta on jaettu kolmena vuotena, ja Traficom valmistelee rahoituksen vaikutuksista laajamittaisempaa arviointia tämän vuoden loppuun mennessä. Nyt jo voidaan todeta, että rahoitus näyttää nopeuttaneen kaupunkien siirtymistä puhtaaseen kalustoon ja käyttövoimiin paikallisbussiliikenteissä ja positiivisia CO_2-vaikutuksia on saavutettu.

Kävelyn ja pyöräilyn valtionavustusten avulla on avustettu suurimmalla panostuksella kuntien kävely- ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista (kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma), mutta avustuksia on kohdennettu lisäksi kuntien kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmien laadintaan, pyörämatkailukeskuksen toimintaan ja EuroVelo10-reitin maastoon merkitsemiseen kunnille. Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023 (HE 154/2022 vp) mukaisesti vuoden 2023 määräraha kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tulee putoamaan jälleen vuosien 2018-2019 tasolle. Näin ollen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen esitetty määräraha on vain reilu kymmenesosa Fossiilittoman liikenteen tiekartassa yksistään kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan esitetystä 30 miljoonan euron määrärahasta. Esitetyllä 3,5 miljoonaneuron määrärahatasolla pystytään avustamaan arviolta vain 10-15 infrahanketta valtakunnallisesti, eikä määrärahaa voida osoittaa juuri muihin kävelyn ja pyöräilyn suosiota ja asemaa parantaviin edistämishankkeisiin.

Valtion kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen osoittamien määrärahojen vuosittainen vaihtelu ja rahoituksen epävarmuus heikentävät kuntien mahdollisuuksia sitoutua pitkäjänteiseen ja suunnitelmalliseen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyöhön sekä jalankulun ja pyöräliikenteen infrahankkeiden suunnitteluvalmiuden ylläpitämiseen. Mikäli valtionavustusten taso jää huomattavasti suunniteltua vaatimattomammaksi, johtaa se kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden pistemäiseen ja hitaaseen kehittämiseen. Tämä ei palvele valtakunnallisia tavoitteita kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisen ja kattavan infrastruktuurin kehittämiseksi ja matkamäärien lisäämiseksi vuoteen 2030 mennessä. Infrastruktuurin kehittämisen

hitaus vähentää myös kaikkien muiden kävelyä ja pyöräliikennettä edistävien toimenpiteiden vaikuttavuutta, sillä infrastruktuurin kehittäminen on koko edistämistyön kulmakivi.

Julkiset hankinnat

Laki julkisten ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista tuli voimaan 2.8.2021. Julkisten hankintayksiköiden on ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissaan hankittava tietty osuus ns. puhtaita ajoneuvoja. Suomelle asetettu henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen tavoiteosuus on 38.5%, kuorma-autojen 9% ja linja-autojen 41% vuoden 2025 lopussa päättyvällä ensimmäisellä hankintajaksolla. Kunnille on määritelty omat tavoiteosuudet maakunnittain. Hyvinvointialueille ollaan antamassa omat tavoiteosuudet lain muutoksella; hallituksen esitys annetaan eduskunnalle tällä viikolla. Toisella hankintajaksolla vuosina 2026-2030 tavoiteosuudet kasvavat.

Traficomin tehtävänä on valvoa lain mukaisesti ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevien vähimmäisosuuksien toteutumista. Valvonta suoritetaan hankintayksiköiden tekemien, laissa määrättyjen jälki-ilmoitusten perusteella.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Ilmastovuosikertomuksessa 2022 todetaan, että kansallisella tasolla sopeutumistyö on edistynyt, mutta että sopeutumistarvetta ei ole vielä tunnistettu esimerkiksi kaikkien niiden alojen lainsäädännössä, joihin ilmastonmuutos voi vaikuttaa.

Kati Heikkinen
ylijohtaja, Autoilijan palvelut

Outi Ampuja
johtava asiantuntija, Kestävä ja puhdas ympäristö

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 10.11.2022. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.