Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Päiväys/Datum
25.10.2023
Dnro/Dnr
TRAFICOM/553776/03.03.01/2023
Viite/Referens
K 17/2023 vp

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto Ilmastovuosikertomuksesta 2023

Ilmastovuosikertomuksessa tarkastellaan vuosittain maamme päästö- ja nielukehitystä, toimien riittävyyttä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi, lisätoimien tarvetta sekä keskipitkän aikavälin ja maankäyttösektorin ilmastosuunnitelmien tavoitteiden ja toimien toteutumista. Kansallisessa ilmastolaissa on asetettu 60 %:n päästövähennystavoite vuodelle 2030 verrattuna vuoteen 1990, mikä edellyttää, että kokonaispäästöt ovat enintään 28,5 Mt CO_2-ekv. vuonna 2030. Lisäksi lakiin on kirjattu Suomen tavoite olla hiilineutraali vuonna 2035 ja hiilinegatiivinen pian sen jälkeen.

Taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöt olivat vuonna 2022 yhteensä 26,7 Mt CO_2-ekv. vähentyen 0,8 Mt CO_2-ekv. vuodesta 2021. Taakanjakosektorin päästöt ovat vähentyneet yhteensä 22 % vuosina 2005–2022, eli selvästi hitaammin kuin päästökauppasektorin päästöt. Taakanjakosektorin merkittävimmät päästölähteet ovat liikenne, maatalous, rakennusten erillislämmitys, työkoneet, jätteiden käsittely ja F-kaasut. Päästöt ovat vähentyneet kaikilla näillä sektoreilla maataloutta lukuun ottamatta.

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Sen osuus taakanjakosektorin päästöistä oli noin 37 % ja kokonaispäästöistä noin 21 % vuonna 2022. Liikenteen päästöt ovat pääsääntöisesti vähentyneet vuodesta 2008. Tilastokeskuksen pikaennakkotiedon mukaan kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ilman kotimaan lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä olivat vuonna 2022 yhteensä noin 9,8 Mt CO_2-ekv. Vuonna 2021 kotimaan liikenteen päästöt olivat ilman kotimaan lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä 9,9 Mt CO_2-ekv. Liikenteen päästöt pysyivät vuonna 2022 siis lähes edellisvuoden tasolla.

Vuonna 2021 päästövähenemään vaikutti erityisesti biopolttoaineiden osuuden kasvu 11 %:sta noin 18 %:iin. Vuonna 2022 liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuus taas laski hieman, 18 %:sta noin 16 %:iin. Toisaalta myös liikennepolttoaineiden loppukulutus laski, minkä seurauksena päästöt pysyivät lähes samalla tasolla. Liikenne jäi kuitenkin noin 0,3 Mt jälkeen liikenteen perusskenaariossa (2021) lasketulta päästövähennysuralta.

Liikenteen päästökehitykseen vaikuttavat oleellisesti ajettujen kilometrien määrä, liikennevälineiden energiatehokkuus ja liikenteen käyttövoimat eli käytetyt energianlähteet.

Huomioita autokannasta

Vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkö, ladattavat hybridit ja kaasu) osuus Suomen liikennekäytössä olevista henkilöautoista oli vuoden 2022 lopussa noin 6,2 prosenttia. Erityisesti sähkökäyttöisten henkilöautojen määrä on kasvanut viime vuosina melko nopeasti. Vuoden 2022 lopussa liikennekäytössä oli noin 44 900 täyssähköautoa ja noin 104 000 ladattavaa hybridiä eli yhteensä noin 148 900 sähköautoa. Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) tavoitteena on, että nolla- ja vähäpäästöisten uusien teknologioiden osuuden uusista myytävistä henkilöautoista tulisi kasvaa mahdollisimman lähelle sataa prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja että liikenteessä olisi vuonna 2030 yhteensä 750 000 sähkökäyttöistä henkilöautoa. Kaasuautoja oli vuoden 2022 lopussa liikenteessä noin 15 600 kappaletta. KAISU:ssa tavoitteena on 130 000 kaasukäyttöistä henkilöautoa vuonna 2030.

Vuonna 2022 ensirekisteröidyistä henkilöautoista vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien osuus oli 38,3 % (sähkö 37,6 %, kaasu 0,7 %). Vaihtoehtoisilla toimivien autojen osuus on jatkanut kasvuaan myös viime aikoina. Vuonna 2023 (lokakuun alussa 2023) reilut 53 % ensirekisteröidyistä henkilöautoista oli joko ladattavia hybridejä tai täyssähköautoja.

Ensirekisteröidyistä kuorma-autoista vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien osuus vuoden 2022 lopulla oli 3,3 % (sähkö noin 0,5 %, kaasu 2,8 %) ja ensirekisteröidyistä linja-autoista 69,8 % (sähkö 66,9 % ja kaasu 2,9 %). Suomessa oli vuoden 2022 lopulla liikennekäytössä yhteensä 25 sähkökäyttöistä ja noin 500 kaasukäyttöistä kuorma-autoa sekä noin 550 sähkökäyttöistä ja noin 70 kaasukäyttöistä linja-autoa. KAISUn tavoitteena on vuodelle 2030 mennessä 5 000 sähkökäyttöistä ja noin 5 700 kaasukäyttöistä kuorma autoa.

Positiivinen kehitys raskaan liikenteen ajoneuvojen käyttövoimien osalta on jatkunut myös vuonna 2023 erityisesti linja-autojen rekisteröinneissä. Myös pakettiautojen osalta sähkökäyttöisten ajoneuvojen osuus on ollut kasvussa.

Traficomilta on voinut hakea hankintatukea sähkö- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintaan. Ajalla joulukuu 2020–heinäkuu 2023 on myönnetty tukea 199 kaasukuorma-auton hankintaa varten. Sähkökuorma-autoille on ajalla tammikuu 2022–heinäkuu 2023 myönnetty tukea 47 ajoneuvon hankintaa varten. Sähköpakettiautojen tukea on samana ajanjaksona myönnetty 548 ajoneuvon hankintaa varten. Kaasupakettiautojen tukea on tarkasteluaikana myönnetty vain yhden ajoneuvon hankintaa varten.

Traficom on teettämässä selvitystä Traficomin myöntämien, vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien kuorma- ja pakettiautojen hankintatukien vaikuttavuudesta. Selvitys perustuu hankintatukia hyödyntäneiden yritysten edustajien ja automyyjien haastatteluihin. Työssä tehdyt haastattelut antavat kuvan tavaraliikenteen käyttövoimissa meneillään olevasta siirtymävaiheesta, joka on vielä melko alussa. Alustavien tulosten mukaan hankintatuki ei suurissa ja keskisuurissa yrityksissä ole ollut merkittävin syy vaihtoehtoisilla käyttötoimilla toimivan kaluston hankinnalle, vaan asiaan ovat vaikuttaneet muun muassa ympäristötavoitteet. Pienemmissä yrityksissä tuen vaikuttavuus näyttäisi olevan suuremmassa roolissa.

Täyssähköisten henkilöautojen hankintatuki oli voimassa vuosina 2018-2022.

Sähköautojen hankintatukea haettiin Traficomilta yhteensä 17 475 kpl eli yhteensä 34,95 miljoonan euron arvosta. Traficomin tekemän seurantatutkimuksen mukaan tuki motivoi melko merkittävästi täyssähköauton hankintaa. Hankintatukikampanjalla arvioitiin saavutettavan n. 256 000 hiilidioksiditonnin päästövähennykset kun auto on käytössä 16 vuotta.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien julkinen jakeluinfra

Sähkökäyttöisiä henkilöautoja palveleva julkinen latausverkosto on viime vuosina kehittynyt nopeasti ja on jo varsin kattava koko maassa. Tihein se on kaupungeissa ja keskeisimpien pääteiden varsilla. Myös suurteholatauspisteiden määrä on kasvanut näillä alueilla. Julkisia latauspisteitä oli vuoden 2022 lopulla yhteensä noin 7 700 kappaletta. Näistä noin 1 500 kappaletta oli suuritehoisia pikalatauspisteitä. Latausinfran laajentuminen on jatkunut myönteisenä myös vuoden 2023 aikana. Maaliskuun 2023 lopussa Suomessa oli yleisesti saatavilla olevia, julkisia latausasemia yhteensä 2 114 kpl ja niissä yhteensä 9 571 latauspistettä. Suurin osa latauspisteistä oli enintään 22 kW:n vaihtovirtalatauspisteitä eli niin sanottua peruslatausta. Tasavirtaa tarjoavia pikalatauspisteitä (50 kW ≤ P < 150 kW) oli yhteensä 723 kpl ja suurteholatauspisteitä (P ≥ 150 kW) 932 kpl.

Sähkökäyttöisiä raskaan liikenteen ajoneuvoja palvelevaa julkista latausinfraa ei Suomessa toistaiseksi käytännössä ole. Kaupunkien sähköinen linja-autoliikenne ja lyhyen välimatkan sähköinen jakeluliikenne turvautuvat tällä hetkellä yksityiseen latausinfraan. Sen sijaan kaasuntankkausasemien määrä Suomessa on kasvanut jonkin verran. Vuoden 2022 lopulla maassa oli yhteensä noin 73 paineistetun bio- ja maakaasun (CBG ja CNG) tankkausasemaa ja 14 nesteytetyn bio- ja maakaasun (LBG ja LNG) tankkausasemaa.

Kestävän liikkumisen valtionavustukset ja toimenpiteet

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myöntää valtionavustuksia suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen sekä kiintiöi alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin ja kehittämiseen osoitetun valtionrahoituksen ELY-keskuksille. Valtion joukkoliikenteeseen kohdentama rahoitus on vähentymässä vuositasolla 13 M€, kun ilmastoperusteinen rahoitus päättyy vuoteen 2023. Rahoituksella on edistetty ensisijaisesti vaihtoehtoisiin käyttövoimiin siirtymistä viranomaisten järjestämässä linja-autoliikenteessä. Valtion rahoituksen vähentymisen lisäksi linja-autoalan toimintaan ovat vaikuttaneet muun muassa työvoimapula sekä yleinen kustannusten kasvu, jonka myötä linja-autoliikenteen kustannusindeksi on kohonnut lähes 20% vuodesta 2020 vuoteen 2023.

Ilmastoperusteisen joukkoliikenteen valtionavustuksen seurantajakson (2020-2022) aikana dieselkäyttöisten linja-autojen määrä on laskenut kaupunkiseutujen liikenteessä noin viidenneksen, kun samaan aikaan sähkökäyttöisten linja-autojen määrä on moninkertaistunut. Vuonna 2022 saavutetut laskennalliset CO2 -päästövähennykset olivat noin 40% verrattuna siihen, jos kaikki liikennesuoritteet olisi tehty dieselkalustolla. CO2 -päästöjen vähenemä tonneissa laskettuna on yhteensä 15% vuodesta 2020 vuoteen 2022. Prosentuaalisia eroja vertailuvaihtoehtojen välillä selittää se, että koronasta toipumisen myötä viranomaisten linja-autoliikenteen ajosuoritteet ovat kasvaneet. Lähivuosina kokonaissuoritteen kasvun arvioidaan tasaantuvan ja siirtymän vaihtoehtoisiin käyttövoimiin näkyvän yhä merkittävämmin CO2 -päästöjen vähenemänä, mikäli

investoinnit käyttövoimasiirtymään jatkuvat valtionrahoituksen vähenemisestä huolimatta.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman kautta rahoitetaan hankkeita, joilla pyritään lisäämään kävellen ja pyörällä tehtyjen matkojen kulkutapaosuutta parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä lisäämällä näiden kulkumuotojen houkuttelevuutta arjen matkoilla. Vuonna 2022 kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa myönnettiin valtionavustusta yhteensä 61 hankkeelle yhteensä noin 15,4 miljoonaa euroa.

Liikennesuoritteen kehitys

Liikenteen päästökehitykseen vaikuttavat liikenteen käyttövoimien ja liikennevälineiden energiatehokkuuden lisäksi keskeisesti liikennesuoritteen kehitys. Suoritteen vähentämisessä olennaista on kulkutapajakauman muuttaminen siten, että yksityisautoilu joko vähenisi tai korvautusi nykyistä useammin joukkoliikennevälineillä, kävellen tai pyöräillen tehdyillä matkoilla. Henkilöliikennetutkimuksen (2021) mukaan suomalaisten yleisin kulkutapa on edelleen henkilöauto. MAL-kaupunkiseuduilla, joilla edellytykset kestävien kulkutapojen käyttöön olisivat suurimmat, kestävien kulkutapojen käyttö on kasvanut vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksen mukaan vähäisesti vain Helsingin ja Oulun seuduilla.

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 25.10.2023. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Ilme Jarno
Verkostojohtaja

Ampuja Outi
Johtava asiantuntija