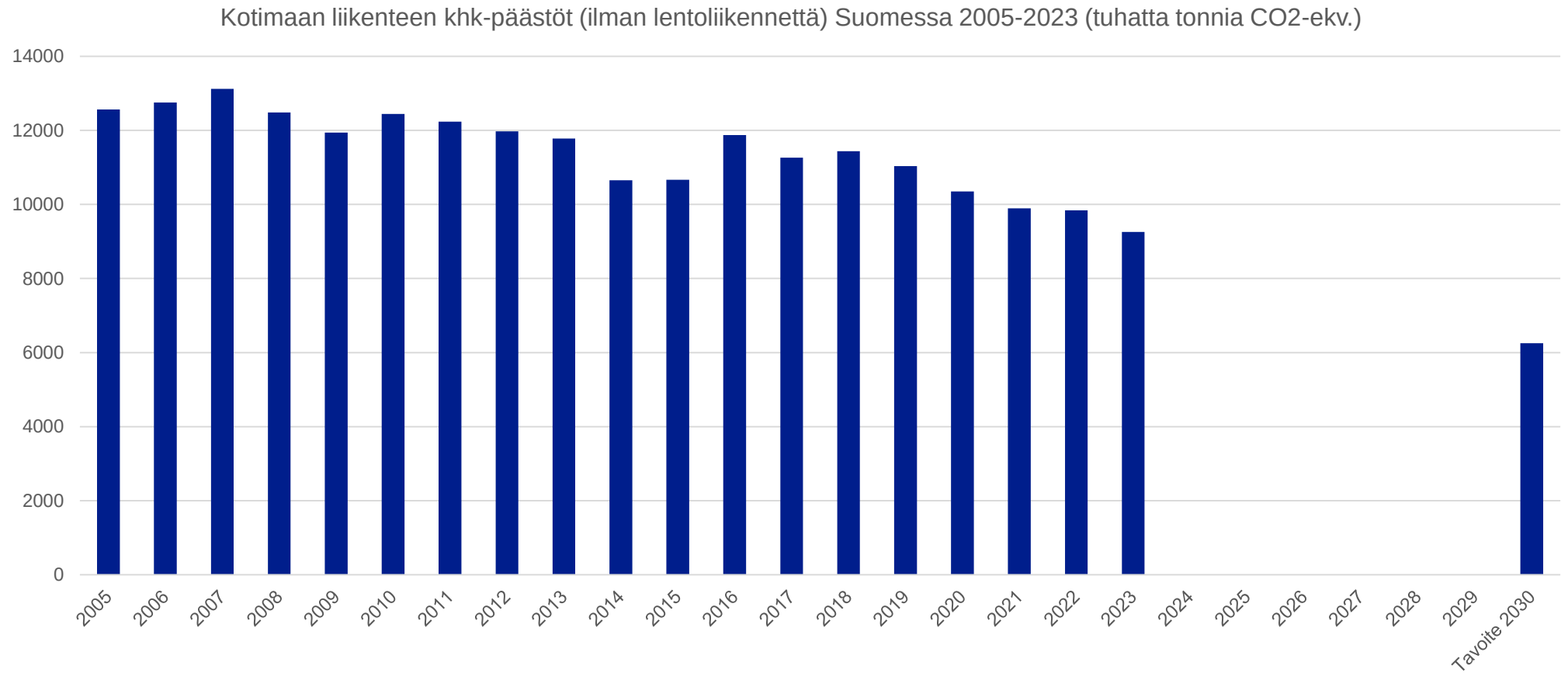
LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Tieliikenteen päästökehitys v. 2022-2023 ja arvio v. 2030 tavoitteen saavuttamisesta

Ilmastovuosikertomus 2024

Saara Jääskeläinen
Liikenne- ja viestintäministeriö, ilmasto- ja ympäristöyksikkö

Kotimaan liikenteen khk-päästöt vuosina 2005-2022



Liikenteen khk-päästöihin vaikuttavat tekijät ja keskeisimmät KAISUssa (2022) asetetut tavoitteet

Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen

- Liikennesuoritteen (ajoneuvokilometrien) kasvun taittaminen



Tavoitteena on, että henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla.

Liikennevälineiden energiatehokkuuden parantaminen

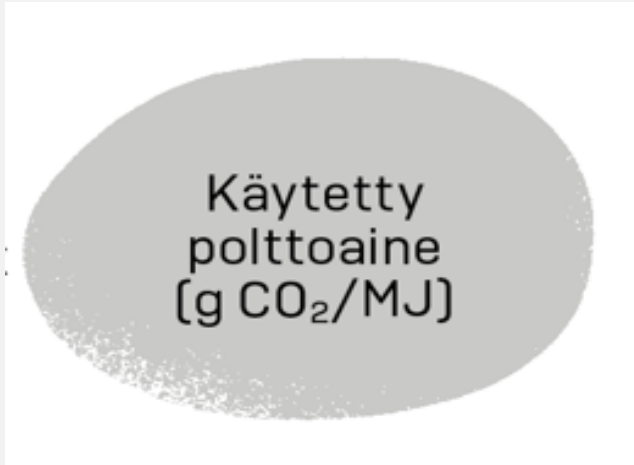
- Ajoneuvojen yms. ominaiskulutuksen (l/100 km tms.) pienentäminen



Tavoitteena on, että liikenteessä olisi vuonna 2030 noin 750 000 sähkökäyttöistä henkilöautoa.

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai vähäpäästöisillä

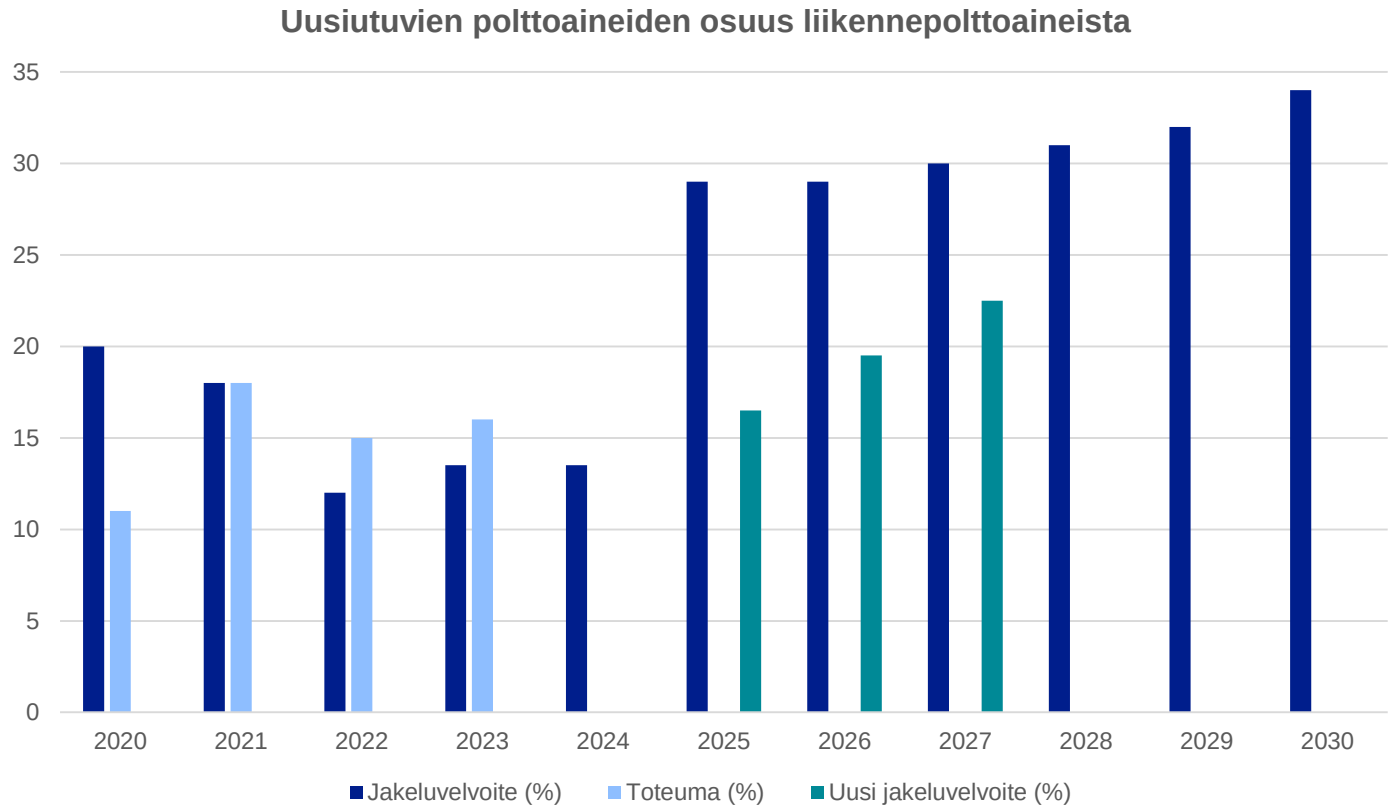
- Fossiilisten polttoaineiden käytön vähentäminen



Tavoitteena on, että polttoaineen kulutuksesta vähintään 30 (-34) prosenttia katetaan uusiutuvilla polttoaineilla.

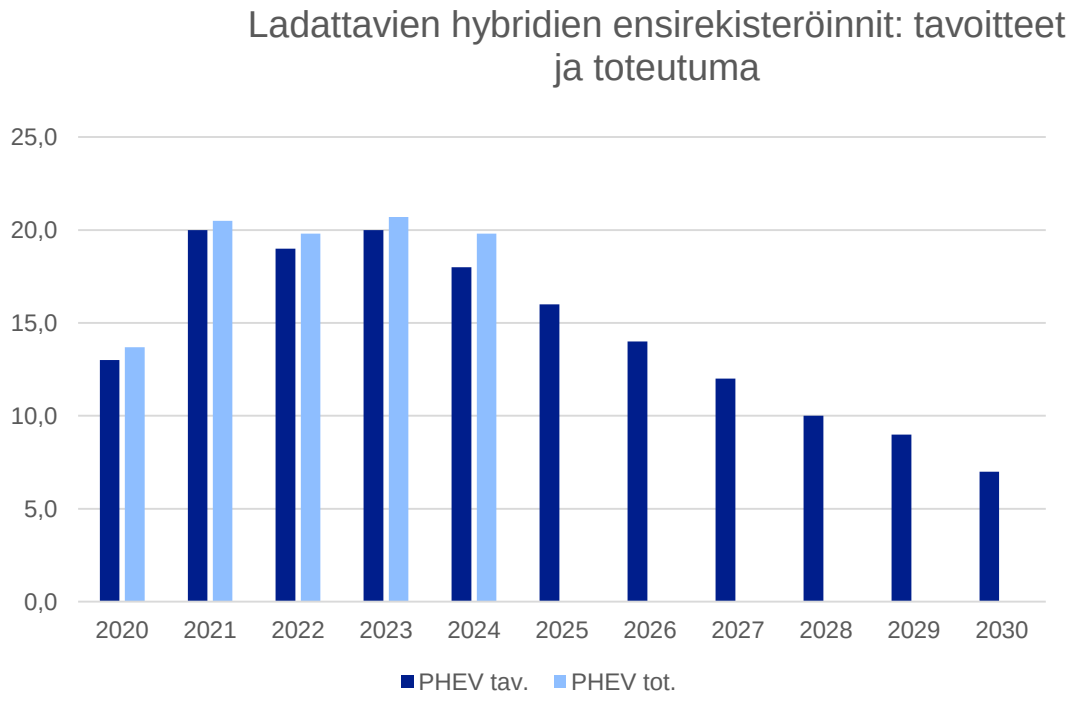
Tieliikenteen khk-päästöihin vaikuttavat tekijät: uusiutuvien polttoaineiden osuus

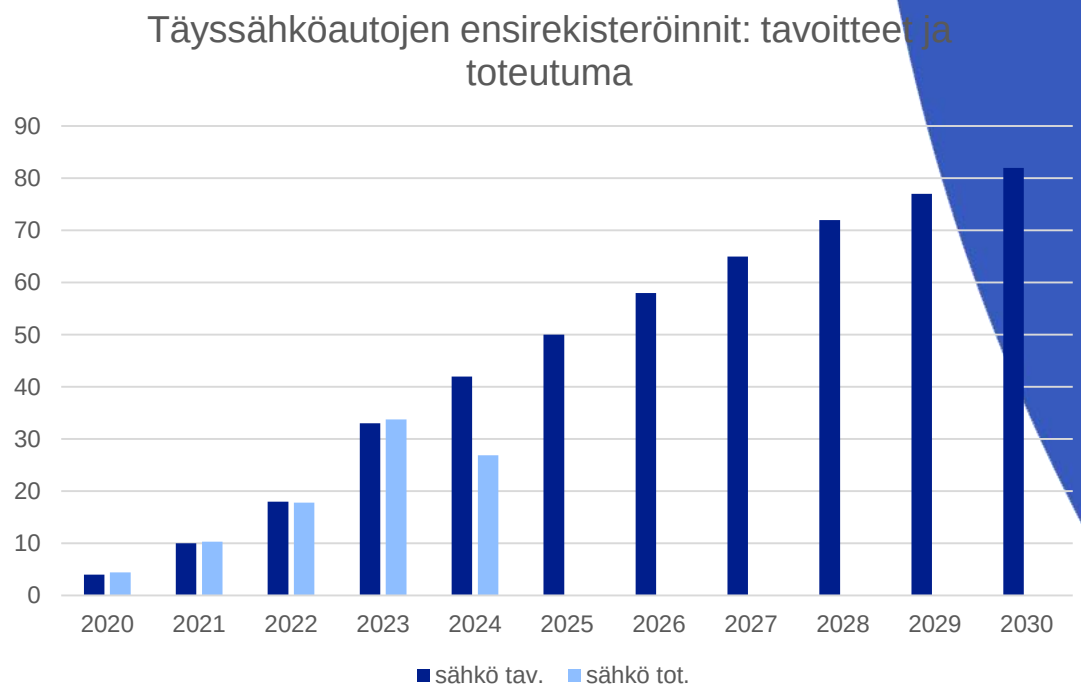
Uusiutuvien polttoaineiden osuus liikennepolttoaineista, toteuma 2020-2023 ja voimassa olevan / valmisteilla olevan lainsäädännön velvoitteet vuoteen 2030. Lähde: Tilastokeskus ja TEM.



Vuoden 2030 tavoite (=34 %) voidaan saavuttaa, mutta vuosina 2024-2027 uusiutuvia polttoaineita tulee liikenteeseen vähemmän kuin perusennusteessa -> liikenteen päästöt v. 2021-2030 kasvavat (suhteessa perusennusteeseen).

Tieliikenteen khk-päästöihin vaikuttavat tekijät: autokanta

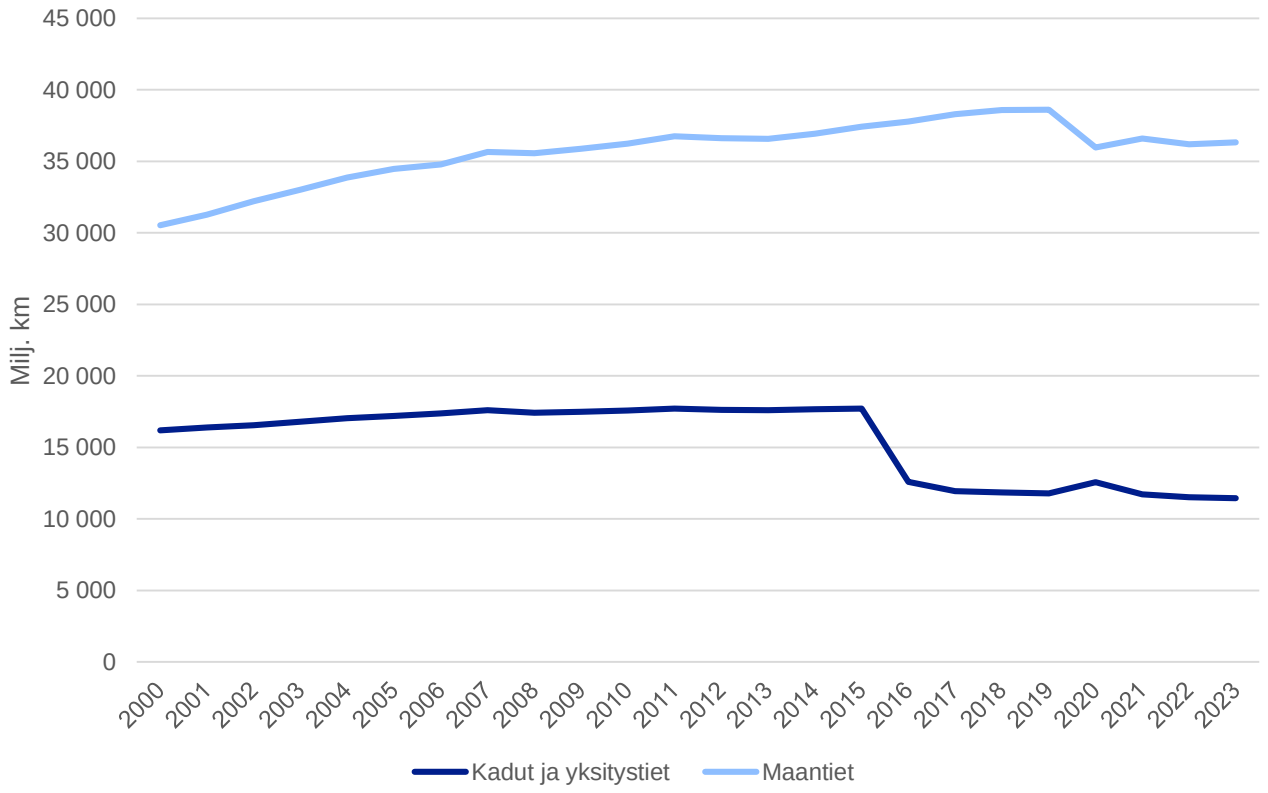




Täyssähköautojen myyntiosuudet ovat pudonneet vuosien 2022 ja 2023 huippuluvuista. Myös uusien autojen myynti kokonaisuutena on pienempää kuin liikenteen khk-päästöjen perusennusteessa. Sähköautotavoitteen (750 000 autoa v. 2030) saavuttaminen näyttää epävarmalta.

Tieliikenteen khk-päästöihin vaikuttavat tekijät: liikennesuorite

Tieliikenteen suorite eli tieliikenteessä ajetut kilometrit (milj. km) vuosina 2000–2023. Katusuoritteen tilastointitapa muuttui vuonna 2016. Lähde: Tilastokeskus.



Liikenteessä ajettujen kilometrien määrä on viime vuosina pysynyt melko tasaisena -> v. 2030 tavoite (hlöautosuoritteen määrä ei kasva) on mahdollista saavuttaa.

Tieliikenteen päästökehitys ja uusien toimenpiteiden tarve

- Liikenteen khk-päästöt vähenivät v. 2023 noin 4 % verrattuna vuoteen 2022. Tämä vastaa varsin tarkasti liikenteen khk-päästöjen perusennusteessa olevaa päästövähennysuraa vuosina 2021-2030.
- Liikennesektorilla toteutunut hyvä kehitys ei välttämättä kuitenkaan tulevina vuosina jatku. Päästöjen vähentymistä tulevat hidastamaan kevennetty jakeluvelvoite vuosina 2024-2027 sekä liikenteen sähköistymisen (ja koko autokaupan) hidastuminen.
- Liikenteen khk-päästöjen vähentäminen on olennaista sekä Suomen taakanjakosektoria koskevien velvoitteiden että ilmastolain velvoitteiden vuoksi.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos!