Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Päiväys/Datum
01.10.2024
Dnro/Dnr
TRAFICOM/544523/03.03.01/2024
Viite/Referens
K 16/2024 vp / Asiantuntijalausunto

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto Valtioneuvoston ilmastovuosikertomuksesta 2024

Ilmastolain mukaan valtioneuvosto antaa ilmastovuosikertomuksen eduskunnalle vuosittain. Siinä tarkastellaan päästö- ja nielukehitystä, toimien riittävyyttä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi, lisätoimien tarvetta sekä keskipitkän aikavälin ja maankäyttösektorin ilmastosuunnitelmien tavoitteiden ja toimien toteutumista. Lisäksi käsitellään sopeutumissuunnitelmaan sisältyvien toimien riittävyyttä ja toteutumista.

Vuonna 2023 kokonaispäästöt ilman maankäyttösektoria laskivat edellisvuoteen verrattuna. Päästökauppasektorin päästöt vähenivät selvästi edellisvuodesta. Myös taakanjakosektorin päästöt laskivat, ja ne ovat pysyneet Suomelle asetettujen kiintiöiden puitteissa myös 2023. Nettopäästöt, eli kaikkien sektoreiden (ml. maankäyttösektori) yhteenlasketut päästöt ja nielut, laskivat vuonna 2023 edellisvuodesta. Ilman merkittäviä lisätoimia maankäyttösektorilla on todennäköistä, ettei Suomi saavuta EU:n LULUCF-asetuksen mukaisia velvoitteita ilman mahdollisia LULUCFyksiköiden ostoja muista jäsenmaista.

Päästövähennystahti ei siis ole riittävä ilmastolain vuoden 2030 päästövähennysvelvoitteen saavuttamiseksi.

Liikenteen päästöt

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Sen osuus taakanjakosektorin päästöistä oli noin 37 % ja Suomen kokonaispäästöistä noin 23 % vuonna 2023. Suurin osa kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä (n. 96 %). Liikenteen päästöt ovat pääsääntöisesti vähentyneet vuodesta 2008. Päästöt vähenivät myös vuonna 2023. Tilastokeskuksen pikaennakkotiedon mukaan kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ilman kotimaan lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä olivat vuonna 2023 yhteensä noin 9,3 Mt CO2 -ekv. Vuonna 2022 kotimaan liikenteen päästöt ilman kotimaan lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä olivat noin 9,6 Mt CO2 -ekv.

Vuonna 2023 liikenteen päästökehitykseen vaikuttivat erityisesti biopolttoaineiden osuuden nousu 16 %:sta noin 17 %:iin ja polttomoottorikäyttöisten autojen liikennesuoritteiden lasku. Eli liikenteen päästöjen osalta päästökehitys oli varsin hyvin perusennusteen (PEIKKO WEM-P) mukaisella uralla, joka johtaisi tasaisesti liikenteen päästöjen puolittumiseen vuonna 2030.

Liikenteen päästökehitykseen vaikuttavat keskeisesti kolme eri tekijää: liikennesuoritteen eli ajettujen kilometrien kehitys, liikennevälineiden energiatehokkuus ja liikenteen käyttövoimat eli käytetyt energianlähteet.

Keskeisin liikenteen uusiutuvan energian käyttöön vaikuttava toimenpide on jakeluvelvoitelaki. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteen laskennassa pohjana olleen lainsäädännön mukaan jakeluvelvoitetta korotetaan vuosina 2024– 2030 niin, että velvoitetaso nousee vuoden 2023 tasosta (13,5 %) 28 %:iin vuonna 2024 ja 34 %:iin vuonna 2030. PMI Orpon hallitusohjelmassa (2023) kuitenkin linjattiin, että jakeluvelvoitelakia muutetaan niin, että jakeluvelvoite pysyy vuonna 2024 samalla tasolla (13,5 %) kuin vuonna 2023. Muutos tuli voimaan 1.1.2024. Hallitusohjelman mukaan vuosina 2025–2027 jakeluvelvoitetta kevennetään edelleen niin, että vuonna 2025 taso on 16,5 % (olemassa olevassa lainsäädännössä 29 %), vuonna 2026 19,5 % (29 %) ja vuonna 2027 22,5 % (30 %). Jakeluvelvoitteen keventäminen kasvattaa liikenteen päästöjä perusennusteeseen verrattuna, joka lisää riskiä, että päästöt eivät jatkossa vähene perusennusteen mukaisella uralla, joka johtaisi liikenteen päästöjen puolittumiseen vuonna 2030.

Liikenteen energiankulutus ja autokannan kehitys

Fossiilisen bensiinin ja dieselin kulutus on viime vuosina pääsääntöisesti vähentynyt liikennesuoritteiden kasvun hidastuessa, uusien autojen energiatehokkuuden parantuessa ja uusiutuvan energian osuuksien kasvaessa. Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen sähköllä, vedyllä tai biometaanilla vaatii koko maan kattavaa jakeluverkostoa näille käyttövoimille. Sähkökäyttöisten henkilöautojen julkinen latausverkosto on viime vuosina kehittynyt ripeästi 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 2023 lopulla yhteensä lähes 12 000 kappaletta. Pikalatauspisteitä (50 kW ≤ P < 150 kW) oli yhteensä noin 900 kpl ja suurteholatauspisteitä (P ≥ 150 kW) lähes 1 900 kpl. Lisäksi Suomessa oli vuoden 2023 lopussa yksi yleisesti saatavilla oleva raskaan liikenteen tarpeisiin erikoistunut latausasema. Henkilöautoja pääosin palveleva julkinen latausinfran on tästä laajentunut edelleen. Myös raskaan liikenteen jakeluinfran rakentuminen on päässyt alkuun. Syyskuussa 2024 maassamme oli kolme raskaan liikenteen julkista latauspistettä.

Autokanta

Vaihtoehtoisten käyttövoimien (tässä täyssähkö, ladattavat hybridit ja metaani) osuus Suomen liikennekäytössä olevista henkilöautoista oli vuoden 2023 lopussa noin 8,5 %. Erityisesti sähkökäyttöisten henkilöautojen määrä on kasvanut viime vuosina rivakasti. Vuoden 2023 lopussa liikennekäytössä oli 83 762 täyssähköautoa ja 135 106 ladattavaa hybridiä eli yhteensä 218 868 sähköautoa. Kaasuautoja oli vuoden 2023 lopussa liikenteessä 16 390 kappaletta ja vetyautoja oli yhteensä 2 kappaletta. Kesäkuun lopussa 2024 liikennekäytössä oli yhteensä 251 552 sähköautoa, joista täyssähköautoja oli 99 343 kappaletta.

Ensirekisteröidyistä kuorma-autoista vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien osuus vuoden 2023 lopulla oli 3,6 %. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen osuus oli noin 1 % ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen osuus noin 2,5 %. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen osuus ensirekisteröinneistä oli siis kasvanut, mutta kaasukäyttöisten ajoneuvojen osuus oli laskenut. Kesäkuun lopussa 2024 täyssähkökäyttöisiä

kuorma-autoja oli liikennekäytössä yhteensä 84 kappaletta kun vuoden 2023 lopussa niitä oli 65 kappaletta.

Hankintatuet

Suomessa on joulukuusta 2020 alkaen tuettu kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintoja ja vuoden 2022 alusta alkaen sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintoja. Vuoden 2023 alusta tukea on voinut saada myös vetykäyttöisen kuorma-auton hankintaan. Kuorma-autojen tukiin oli vuosille 2022–2023 varattu yhteensä 6 miljoonaa euroa.

Kuorma-autoille varattu määräraha (6 M €) varattiin täyteen 29.8.2024. Hakemuksia saapui käsittelyyn erityisen paljon heinä-elokuu 2024 aikana, yhteensä 110 kappaletta. Tämä on neljännes kaikista vuosina 2022-2024 Traficomiin saapuneista kuorma-autojen hankintatukihakemuksista.

Pakettiautojen hakemuksia, joista määrärahavaraus voimassa, saapui vuonna 2023 käsittelyyn Traficomiin 242 kappaletta, joista tukea sähkökäyttöisen pakettiauton hankintaan haettiin 240 hakemuksessa ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintaan 8 hakemuksessa. Vuoden 2024 aikana (tammi- elokuu) Traficomiin on saapunut yhteensä 229 sähkökäyttöisen pakettiauton hakemusta, joista on tehty määrärahavaraus. Kaasukäyttöisille pakettiautoille ei ole vuoden 2024 aikana saapunut hakemuksia. Pakettiautojen määrärahasta (6 M €) on varattu elokuun 2024 loppuun mennessä yhteensä 53 prosenttia.

Liikennesuorite

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.

Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2023 Suomen tieliikenteessä ajettujen kilometrien kokonaismäärä oli 47,8 miljardia autokilometriä, mikä oli lähes saman verran kuin vuonna 2022. Kuorma-autojen liikennesuorite väheni 6 %. Tieliikenteen määrä lisääntyi maanteillä 0,4 %, mutta väheni kaduilla ja yksityisteillä 0,7 %. Joukkoliikenteen kysyntä on elpynyt epätasaisesti koronaviruspandemian jäljiltä, ja lisääntyneen etätyön vaikutukset näkyvät kaikissa liikennemuodoissa. Monilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kysynnän kehitys on kuitenkin ollut hyvää ja pandemiaa edeltävä taso on jopa ylitetty. Joukkoliikenteen matkustajamäärissä tehtiin ennätyksiä useammalla kaupunkiseudulla vuonna 2023.

Kestävän liikkumisen valtionavustukset ja toimenpiteet

Henkilöliikennetutkimuksen tietojen perusteella kävelyn tai pyöräliikenteen kulkutapaosuudet eivät ole viimeisen vuosien aikana kasvaneet. Vuonna 2022 kävelyn kulkutapaosuus oli 22% ja pyöräliikenteen 9%. Kausivaihtelu on suurta, etenkin pyöräliikenteen osalta. Suomessa tehdään paljon lyhyitä matkoja. Kaikista vuonna 2021 tehdyistä matkoista 54% oli alle viiden kilometrin mittaisia. Lyhyistäkin matkoista suuri osa tehdään henkilöautolla. Esimerkiksi alle viiden kilometrin matkoista 43% tehtiin henkilöautolla. Tämä tarkoittaa 2,8 miljoonaa päivittäistä henkilöautomatkaa. (HLT 2021).

Traficom on myöntänyt vuosina 2018-2024 valtionavustuksia kunnille kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämiseen katuverkolla tai kunnan maalla sijaitsevissa kohteisiin. Vuodesta 2018 alkaen avustuksia on myönnetty lähes 91 miljoonaa euroa, yhteensä 279 hankkeelle 94 kunnassa. Määrärahataso on vaihdellut vuosittain 3-31 M€ välillä. Vuonna 2025 määräraha on 1,8 M€.

Traficom myöntää joukkoliikenteen valtionavustukset suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille. Valtionavustus väheni vuonna 2024 noin puoleen ilmastoperusteisen määrärahan (18 miljoonaa euroa) poistumisen myötä. Valtionavustuksen määrän väheneminen, kohonneet liikennöintikustannukset sekä etätöiden vaikutukset ihmisten matkustuskäyttäytymiseen aiheuttavat paineita lippuhintojen korotuksiin tai liikenteen palvelutason leikkaamiseen tulevina vuosina.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma ja MAL-sopimukset

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2021-2031:n päivittäminen aloitettiin vuonna 2023. Suunnitelma on yhteensovitettu muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin, strategioihin ja ohjelmiin, kuten keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan. Liikenteen päästövähennystavoitteiden osalta valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keskitytään lähinnä liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parantaviin toimiin. Traficom on osallistunut asiantuntijana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2025-2036 laatimiseen sekä valmistellut yhdessä hallinnonalan kanssa suunnitelman vaikutuksia kuvaavan ympäristöselostuksen. Liikenne 12-suunnitelmaluonnos ja ympäristöselostus asetetaan lausunnoille syksyllä 2024.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimusneuvottelut käynnistettiin seitsemän suurimman kaupunkiseudun kanssa vuonna 2023. Sopimuksilla valtio ja kaupunkiseutujen kunnat edistävät tarpeita vastaavaa asuntokaavoitusta ja -tuotantoa, kestävää ja vähäpäästöistä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää sekä niihin liittyviä infrastruktuuri-investointeja. MAL-sopimusneuvottelut on nyt saatu päätökseen, talouspoliittinen ministeriövaliokunta on puoltanut 23.9.2024 sopimusehdotusten linjauksia. MAL-sopimuksissa valtio olisi sitoutumassa kaupunkiseutujen saavutettavuutta ja kestävää liikkumista edistäviin hankkeisiin yli 570 miljoonan euron rahoituksella. Valtion rahoitusta suunnattaisiin mm. Vantaan raitiotien toteuttamiseen, Tampereen raitiotien jatkon rakentamiseen ja Turun raitiotien jatkosuunnitteluun. MAL-sopimusten vaikuttavuutta seurataan seuraavan kerran keväällä 2025.

ACE-hanke

Vuoden 2024 alussa käynnistyi Ilmastoratkaisujen vauhdittaja (ACE) -hanke, jonka suunnitteluun ja rahoituksen hakuprosessiin Traficom on osallistunut jo kahden vuoden ajan. ACE-hanke on sektorit ylittävä kansallinen, yli 50 toimijan 7-vuotinen yhteistyöhanke, jonka 20 miljoonan euron budjetin päärahoittaja on Euroopan unionin LIFE-ohjelma. Hanke edesauttaa Suomea EU:n ilmastovelvoitteiden saavuttamisessa taakanjakosektorilla ja tukee keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (KAISU) toimeenpanoa erityisesti vaikeaksi tunnistetuissa päästövähennystoimissa maatalouden, raskaan liikenteen ja työkoneiden, sekä pk-teollisuuden prosessien osa-alueilla. Traficom vetää hankkeen työkokonaisuutta 5, jonka tarkoituksena on tuottaa tutkimustietoa ja tietämystä vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönoton edistämiseksi raskaassa liikenteessä ja auttaa esim. kaluston omistajia, kuljetuspalvelujen tarjoajia, rahdinantajia ja energiayhtiöitä

arvioimaan, mitkä vähähiiliset ratkaisut sopivat niille parhaiten. Naantalissa on vuoden 2024 aikana aloittanut toimintansa hankkeen kokeilukohde, jossa näytetään käytännössä, miten lataus- ja tankkausinfrastruktuuri ja toiminnot voidaan toteuttaa vähäpäästöisen kuorma-autokannan kanssa. Vuonna 2025 on tarkoitus käynnistää sähkörekkakokeilu arktisissa olosuhteissa Kemissä.

Arvio liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisesta vuonna 2030

Liikenteen päästöjä tulisi KAISUn tavoitteiden mukaisesti vähentää 50 % vuoteen 2030 mennessä. Jos päästövähennykset toteutuisivat samansuuruisina kaikkina vuosina 2022–2030, päästöjen tulisi vähentyä noin 0,4 Mt jokaisena vuotena. Vuoden 2023 pikaennakkotietojen mukaan liikenteen päästöt vähenivät 0,4 Mt. Vähenemän taustalla ovat vaikuttaneet mm. kuorma-autoliikenteen liikennesuoritteiden pieneneminen ja biopolttoaineiden hienoisesti kasvanut osuus. Kuorma-autoliikenteen kehitykseen on todennäköisesti vaikuttanut mm. taloudellinen taantuma. Riski siitä, että päästöjen väheneminen hidastuu tai jopa kääntyy kasvuun, kun talouskehitys paranee, on olemassa. Jatkossa tulisi seurata huolella mm. sähköautojen myynnin kehittymistä ja tieliikenteen päästökaupan vaikutuksia päästökehitykseen.

Jarno Ilme
Ylijohtaja, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 1.10.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.