LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

9.12.2024
K 16/2024 vp

Eduskunta
Ympäristövaliokunta

YmV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 27.11.2024 – K 16/2024 vp

Ilmastovuosikertomus 2024

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

Taakanjakosektorille kuuluvan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt eli kotimaan liikenteen päästöt ilman kotimaan lentoliikenteen päästöjä olivat Tilastokeskuksen pikaennakkotiedon (5/2024) mukaan vuonna 2023 yhteensä noin 9,3 Mt CO_2-ekv. Liikenteen päästöt vähenivät vuodesta 2022 vuoteen 2023 noin 0,4 Mt.

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (KAISU) liikenteen päästövähennystavoitteeksi on asetettu 50 % vuonna 2030 (verrattuna vuoden 2005 tasoon). Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt saisivat vuonna 2030 olla noin 6,25 Mt. Jotta liikennesektorilla päästäisiin tähän tavoitteeseen, kotimaan liikenteen päästöjen tulisi vähentyä noin 0,44 Mt/vuosi vuosina 2024-2030. Vuonna 2023 päästöt vähenivät 0,4 Mt.

Keskeisiä tekijöitä päästövähennyksen taustalla olivat mm. kuorma-autoliikenteen suoritteiden merkittävä pieneneminen sekä liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuuden hienoinen kasvu (osuus v. 2022 oli noin 15 % ja v. 2023 noin 16 %).

Alla käydään lyhyesti läpi tavoitteet, joita KAISUssa on vuonna 2022 asetettu liikenteen päästövähennyksiin vaikuttavien tekijöiden eri osa-alueille, sekä arvio tavoitteiden toteutumisesta tulevaisuudessa.

Liikenteen polttoaineet

Liikenteen polttoaineiden osalta tavoitteeksi on KAISUssa asetettu, että liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuus kaikesta tieliikenteeseen myydystä polttoaineesta nostettaisiin 34 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. KAISU:n valmistelun aikaan voimassa olleessa jakeluvelvoitelaissa liikenteen uusiutuvien osuus vuonna 2022 oli 19,5 % ja vuonna 2023 21 %. Nämä osuudet on sisällytetty myös KAISUn valmistelua palvelleeseen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteeseen (WEM), joka valmistui vuonna 2021.

Jakeluvelvoitelakia muutettiin kuitenkin vuonna 2022. Velvoitetasoja alennettiin vuosien 2022 ja 2023 osalta 7,5 prosentilla/vuosi polttoaineiden kohonneiden hintojen vuoksi. Vuoden 2022 velvoitetasoksi tuli näin ollen 12 % ja vuoden 2023 tasoksi 13,5 %. Vuosien 2024-2030 velvoitetasoja nostettiin samalla alkuperäistä uraa korkeammiksi, jotta vuosien 2022-2023 (perusennusteeseen verrattuna) kasvavat päästötasot voitaisiin kompensoida. Nämä velvoitetasot on sisällytetty liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen uuteen perusennusteeseen, joka valmistui vuodenvaihteessa 2023/2024.

Vuonna 2022 uusiutuvien polttoaineiden osuus liikenteessä oli noin 15 % ja vuonna 2023 noin 16 %.

Jakeluvelvoitelain velvoitetasoja alennettiin myös vuonna 2023. Lainsäädäntöä muutettiin siten, että jakeluvelvoite pysyi 13,5 prosentissa v. 2024 (aiemmassa laissa velvoite olisi noussut 28 prosenttiin). Syksyllä 2024 annetun hallituksen esityksen mukaan velvoitetasoja kevennetään edelleen vuosille 2025-2027. Vuonna 2025 taso olisi 16,5 prosenttia (29 %), vuonna 2026 19,5 prosenttia (29 %) ja vuonna 2027 22,5 prosenttia (30 %).

Konsulttitoimisto AFRY:n helmikuussa 2024 valmistuneen selvityksen mukaan liikenteen kumulatiiviset khk-päästöt kasvaisivat jakeluvelvoitteen kevennysten vuoksi noin 4,83 Mt vuoteen 2030 mennessä, verrattuna uusimmassa perusennusteessa (2024) olevaan tilanteeseen. Päästöjen kasvua on mahdollista kompensoida erilaisten joustojen avulla (ns. one-off-jousto ja vuosilta 2021-2023 syntyneet päästöoikeuksien ylijäämät). Lisäksi käyttöön tulisi tarpeen vaatiessa ottaa vastaavan päästövähennyksen tuottava määrä liikenteen tai muiden taakanjakosektorille kuuluvien sektoreiden päästövähennystoimenpiteitä, jotta liikenne ja koko taakanjakosektori edelleen pysyisivät taakanjakoasetuksen vaatimalla lineaarisella päästövähennyspolulla.

Autokanta

Autokannan osalta KAISUssa tavoitteeksi on asetettu, että nolla- ja vähäpäästöisten uusien teknologioiden osuus uusista myytävistä henkilöautoista kasvaa silloisesta noin 30 prosentista mahdollisimman lähelle sataa prosenttia vuoteen 2030 mennessä. KAISUn tavoitteena on, että liikenteessä olisi vuonna 2030 noin 750 000 sähkökäyttöistä henkilöautoa ja lähes 40 000 sähkökäyttöistä pakettiautoa, joista vähintään puolet olisi täyssähköautoja. Kaasukäyttöisiä henkilö- ja pakettiautoja olisi noin 130 000 kappaletta. Sähkökäyttöisiä kuorma-autoja ja -busseja olisi arviolta noin 8000 kappaletta, ja kaasukäyttöisiä kuorma-autoja ja -busseja noin 7400 kappaletta.

Vuonna 2023 ensirekisteröidyistä henkilöautoista vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien osuus oli 54,5 % (sähkö 54 %, kaasu 0,5 %). Vuonna 2022 vastaava osuus oli 38,3 % (sähkö 37,6 %, kaasu 0,7 %). Näillä osuuksien kasvuilla vuoden 2030 sähköauto-tavoitteen saavuttaminen näyttäisi todennäköiseltä, jos lisäksi uusien autojen myynti palautuisi koronaa edeltävien vuosien tasolle (noin 100 000-120 000 uutta autoa/vuosi). Sähköautojen osuudet uusista autoista ovat kuitenkin vuoden 2024 alkupuolella kääntyneet laskuun. Tammi-syyskuussa 2024 sähköautojen osuus

uusista autoista oli noin 47 %. Lisäksi uusia autoja myytiin tammi-syyskuussa vain noin 50 000 kappaletta.

Myös kaasukäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen tavoitteen saavuttaminen näyttää epätodennäköiseltä johtuen EU:n CO2 raja-arvosääntelystä ja useiden ajoneuvovalmistajien päätöksistä lopettaa kaasukäyttöisten autojen kehittäminen ja valmistaminen.

Raskaan kaluston tavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi huomattavasti ripeämpää kasvua sekä sähkö- että kaasukäyttöisten ajoneuvojen myyntiosuuksissa. Suomessa oli syyskuun 2024 lopulla liikennekäytössä yhteensä 101 sähkökäyttöistä ja noin 700 kaasukäyttöistä kuorma-autoa sekä noin 920 sähkökäyttöistä ja noin 70 kaasukäyttöistä linja-autoa. Kuorma-autoja on Suomessa rekisterissä kaiken kaikkiaan lähes 100 000 kappaletta ja linja-autoja noin 12 000 kappaletta. Vaihtoehtoisten kuorma-autojen osuus on siten hyvin pieni.

Liikennesuoritteet

KAISUssa on asetettu tavoitteeksi, että henkilöautojen suoritteiden eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää 2020-luvulla kasva. Jos ihmisten liikkumistarve Suomessa edelleen kasvaa, tavoitteena on, että tämä kasvu kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä ohjataan kestäviin kulkutapoihin.

Henkilöautojen suoritteet ovat viime vuosina pääsääntöisesti pienentyneet. Vuonna 2023 henkilöautojen suoritteet kuitenkin kasvoivat noin 0,5 % verrattuna edelliseen vuoteen. Kuorma-autojen liikennesuoritteet vähenivät vuonna 2023 yhteensä noin 6 % verrattuna vuoteen 2022. Vuonna 2023 autoilla ajettu yhteenlaskettu kilometrimäärä oli 47,8 miljardia kilometriä. Vuotta aiemmin autojen liikennesuorite oli suurin piirtein samalla tasolla eli yhteensä 47,7 miljardia kilometriä.