15.9.2025
K 16/2025 vp

Eduskunta
Talousvaliokunta

TaV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 4.9.2024 – K 16/2025 vp

Ilmastovuosikertomus 2025

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

Kotimaan liikenteen päästöt ilman kotimaan lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä olivat Tilastokeskuksen pikaennakkotiedon (5/2025) mukaan vuonna 2024 yhteensä noin 9,7 Mt CO_2-ekv. Vuonna 2024 päästöt kasvoivat 0,4 Mt. Keskeisin tekijä päästöjen kasvun taustalla oli jakeluvelvoitteen keventäminen ja jakeluvelvoitteen ylitäyttö vuonna 2023 ja näistä aiheutunut liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuuden pieneneminen vuonna 2024 (osuus v. 2023 oli noin 16 % ja v. 2024 noin 13 %).

Vuonna 2022 valmistuneessa Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (KAISU) liikenteen tavoitteeksi on asetettu vähintään 50 % päästövähenemä vuonna 2030 (verrattuna vuoden 2005 tasoon). Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt saisivat siten vuonna 2030 olla noin 6,25 Mt. Jotta liikennesektorilla päästäisiin tähän tavoitteeseen, kotimaan liikenteen päästöjen tulisi jatkossa (vuosina 2025-2030) vähentyä noin 0,6 Mt/vuosi. Uudessa, valmisteilla olevassa KAISUssa (KAISU 3) liikenteelle ei ole asetettu omaa, muusta taakanjakosektorista poikkeavaa päästövähennys-tavoitettaan. Liikenteellä on kuitenkin keskeinen rooli koko taakanjakosektorin velvoitteiden täyttämisessä, sillä se on taakanjakosektorin suurin yksittäinen päästöjä aiheuttava sektori.

Tavoite päästöjen puolittamisesta (ns. Fossiilittoman liikenteen tiekartta) on vuonna 2021 viety osaksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (RRP). Jos liikenteen päästöt eivät näytä vähenevän tavoitellulla tavalla, on olemassa riski, että Euroopan komissio tulkitsee Fossiilittoman liikenteen tiekartta -uudistuksen perutuksi. Jos uudistus katsottaisiin kokonaan perutuksi, voi siitä VM:n aiemmin tekemän arvion mukaan seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetys RRF-rahoituksessa.

Alla käydään lyhyesti läpi tavoitteet, joita KAISUssa on vuonna 2022 asetettu liikenteen päästövähennyksiin vaikuttavien tekijöiden eri osa-alueille, sekä arvio tavoitteiden toteutumisesta vuonna 2030.

Liikenteen polttoaineet

Vuoden 2022 KAISU:ssa on asetettu tavoitteeksi, että fossiilisten polttoaineiden kulutus liikenteessä lähes puolitettaisiin vuonna 2030 verrattuna vuoteen 2005.

Tähän mennessä fossiilisen bensiinin käyttö on liikenteessä vähentynyt noin 41 % vuodesta 2005 vuoteen 2023, ja fossiilisen dieselin vastaavasti noin 10 %.

Uusiutuvien polttoaineiden osuus liikenteessä oli vuonna 2023 noin 16 % ja vuonna 2024 noin 13 %.

Keskeisin liikenteen uusiutuvan energian käyttöön ja koko päästökehitykseen vaikuttava toimenpide 2020-luvulla on jakeluvelvoitelaki. Jakeluvelvoitelakia muutettiin vuoden 2024 loppupuolella PMI Orpon hallitusohjelman mukaisesti niin, että vuonna 2025 taso on 16,5 % (aiemmin voimassa olleessa lainsäädännössä 29 %), vuonna 2026 19,5 % (29 %) ja vuonna 2027 22,5 % (30 %). Samassa yhteydessä jakeluvelvoitelakiin lisättiin ns. joustomekanismi sekä mahdollisuus täyttää velvoitetta uusiutuvalla liikennesähköllä. Muutokset tulivat voimaan 1.1.2025.

Joustomekanismin ja liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitteeseen kasvattavat fossiilisten polttoaineiden käyttöä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteeseen verrattuna, sillä joustomekanismin kohdalla päästövähennykset toteutuvat muilla sektoreilla kuin liikenteessä, ja liikennesähkön kohdalla osa uusiutuvan energian käytöstä on jatkossa vain laskennallista, ei todellista (julkisesti jaellun liikennesähkön saa laskea mukaan kunkin vuoden velvoitetasoon kolminkertaisena). Konsulttitoimisto AFRY:n tekemän arvion mukaan liikenteen kumulatiiviset khk-päästöt vuosina 2024-2030 kasvavat jakeluvelvoitteen keventämisen vuoksi noin 4,4 Mt verrattuna nyt perusennusteessa olevaan tilanteeseen. Vuonna 2030 jakeluvelvoitteen oletetaan olevan samalla tasolla kuin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteessa, jolloin päästöjen kasvua perusennusteeseen verrattuna ei enää vuonna 2030 ole. Liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen ilman velvoitetason nostoa aiheuttaa noin 0,3 Mt päästöjen kasvun ja joustomekanismin lisääminen jakeluvelvoitteeseen noin 0-0,5 Mt päästöjen kasvun vuonna 2030 verrattuna perusennusteeseen.

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. Liikenteen uusimmassa perusennusteessa sähkökäyttöisten henkilöautojen määrä vuonna 2030 on jo 925 000 kappaletta.

Kesäkuun 2025 lopussa liikennekäytössä oli yhteensä 320 255 sähköautoa (285 145

vuoden 2024 lopulla). Sähköautoista 140 798 kappaletta oli täyssähköisiä ja 171 663 kappaletta ladattavia hybridejä. Kaasuautoja oli kesäkuun 2025 lopussa 16 484 kappaletta (16 642 vuoden 2024 lopulla). Sähköautojen ensirekisteröintimäärät eivät ole vastanneet liikenteen perusennusteessa olevia ennakoituja määriä. Sekä sähköautojen osuudet uusista ensirekisteröitävistä määristä että erityisesti niiden absoluuttiset määrät ovat olleet pienempiä kuin liikenteen perusennusteessa on oletettu. 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. Kaasukäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen määrät eivät enää vuosina 2023 ja 2024 ole juurikaan kasvaneet.

Raskaan kaluston tavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi huomattavasti ripeämpää kasvua myös sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen myyntiosuuksissa. Suomessa oli kesäkuun 2025 lopulla liikennekäytössä yhteensä 174 (vuonna 2023 85) sähkökäyttöistä ja noin 886 (vuonna 2023 470) kaasukäyttöistä kuorma-autoa sekä noin 1016 (vuonna 2023 780) sähkökäyttöistä ja noin 64 (vuonna 2023 70) kaasukäyttöistä linja-autoa.

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.

Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2024 Suomen tieliikenteessä ajettujen kilometrien kokonaismäärä oli 47 miljardia autokilometriä, mikä oli lähes saman verran kuin vuonna 2023. Kuorma-autojen liikennesuorite väheni n. 2 %. Tieliikenteen määrä väheni maanteillä 0,1 %, mutta kasvoi kaduilla ja yksityisteillä 0,2 %.

Yhteenveto

KAISU 3:een sisältyvän arvion mukaan PMI Petteri Orpon hallitusohjelmaan kirjatut liikenteen päästöjä kasvattavat toimet aiheuttavat 0,4-1 Mt päästölisäyksen vuoden 2030 tasossa nykytoimiskenaarioon verrattuna. Liikenne ei näin ollen olisi KAISU 3:een sisältyvin toimin saavuttamassa sille aiemmin asetettua 50 %:n päästövähennystavoitetta vuonna 2030. Vaikka taakanjaon velvoitteisiin on KAISU 3:ssa arvioidusti mahdollista vastata muiden sektorien päästövähennysten vahvistamisella ja joustoja käyttämällä, päästövähennysten toteutuminen nimenomaan liikenteessä olisi olennaista siksi, että toimet liikenteen päästöjen puolittamiseksi (ns. Fossiilittoman liikenteen tiekartta) ovat yksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan (RRP) sisältyvistä uudistuksista.