Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Päiväys/Datum
17.09.2025
Dnro/Dnr
TRAFICOM/655941/03.03.01/2025
Viite/Referens
K 16/2025 vp Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2025

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin lausunto Valtioneuvoston ilmastovuosikertomuksesta 2025

Liikenne- ja viestintävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua Ilmastovuosikertomuksesta 2025.

Ilmastolain mukaan ilmastovuosikertomus annetaan 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 sisältyviä toimia.

Vuonna 2024 kokonaispäästöt ilman maankäyttösektoria laskivat edellisvuoteen verrattuna. Päästökauppasektorin päästöt vähenivät selvästi edellisvuodesta. Myös taakanjakosektorin päästöt laskivat. Ne kuitenkin ylittivät Suomelle asetetun kiintiön vuonna 2024. Maankäyttösektori oli vuonna 2024 päästölähde. Nettopäästöt, eli kaikkien sektoreiden (ml. maankäyttösektori) yhteenlasketut päästöt ja nielut, laskivat vuonna 2024 hieman edellisvuoteen verrattuna.

Liikenteen päästöt

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Sen osuus taakanjakosektorin päästöistä oli noin 37 % ja maamme kokonaispäästöistä noin 23 % vuonna 2024. Suurin osa kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä. Liikenteen päästöt ovat pääsääntöisesti vähentyneet vuodesta 2008. Tilastokeskuksen pikaennakkotiedon mukaan taakanjakosektorille kuuluvan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt olivat vuonna 2024 yhteensä noin 9,7 Mt CO2-ekv. Vuonna 2023 päästöt olivat noin 9,3 Mt CO2-ekv. Vuosina 2023–2024 päästöt siis kasvoivat noin 4 %.

Liikenteen päästökehitys on ollut vuotta 2024 lukuun ottamatta perusennusteen (PEIKKO WEM-P) mukaisella uralla, joka johtaisi tasaisesti liikenteen päästöjen puolittumiseen vuonna 2030. 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).

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että edellä mainitut seikat saattavat asettaa haasteita liikenteen vuoden 2030 päästötavoitteiden täyttämiselle.

Liikenteen päästökehitykseen vaikuttavat keskeisesti kolme eri tekijää: liikennesuoritteen eli ajettujen kilometrien kehitys, liikennevälineiden energiatehokkuus ja liikenteen käyttövoimat eli käytetyt energianlähteet. Seuraavassa nostetaan näihin liittyviä huomioita esiin viraston tehtävien näkökulmasta.

Autokanta

Maamme autokannan irtautuminen fossiilisista käyttövoimista on edennyt etenkin henkilöautojen osalta. Vuonna 2024 maassamme oli henkilöautoja liikennekäytössä 2,8 miljoona. Näistä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien osuus oli noin 11 %. Liikenteessä oli vuonna 2024 yhteensä 285 145 osin tai kokonaan sähkökäyttöistä autoa (218 868 vuonna 2023). Sähköautoista 118 297 kappaletta oli täyssähköisiä ja 159 381 kappaletta ladattavia hybridejä. Kaasu- ja vetykäyttöisten määrä oli marginaalinen.

Täyssähköautojen osuus vuonna 2024 ensirekisteröidyistä henkilöautoista oli 29,5 % ja ladattavien hybridien osuus noin 20 %. Yhteensä ladattavien autojen osuus kaikista ensirekisteröidyistä autoista oli noin 49,5 %. Osuus pieneni hieman edellisvuodesta, sillä vuonna 2023 se oli lähes 55 %. Sähköautojen osuus käytettynä maahantuoduista autoista sen sijaan kasvoi ja oli vuonna 2024 jopa noin 76 %.

Ensirekisteröidyistä kuorma-autoista sähköllä ja kaasulla toimivien osuus vuoden 2024 lopulla oli noin 7 % (3,6 % vuonna 2023). Sähkökäyttöisten kuorma-autojen osuus oli vajaat 2 % (1 % vuonna 2023) ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen osuus noin 5 % (2,5 % vuonna 2023). Yhteensä sähkökäyttöisiä kuorma-autoja rekisteröitiin 64 kappaletta ja kaasukäyttöisiä kuorma-autoja 182 kappaletta.

Sähkö- ja kaasukäyttöisiä linja-autoja rekisteröitiin vuonna 2024 yhteensä 320 kappaletta (319 sähkökäyttöistä linja-autoa ja yksi kaasukäyttöinen). Sähkön osuus kaikista linja-autojen ensirekisteröinneistä oli melko korkea, 57 % ja sähkökäyttöiset linja-autot ovat käytössä pääosin kaupunkiliikenteessä.

Jakeluinfran kehitys

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen sähköllä, vedyllä tai biometaanilla vaatii koko maan kattavaa jakeluverkostoa näille käyttövoimille. Sähköisten henkilö- ja pakettiautojen yleisesti saatavilla oleva latausinfra on kehittynyt Suomessa hyvin ja jakeluinfra-asetuksen vaatimusten täyttämisessä ollaan jo varsin pitkällä. Raskaan liikenteen tarpeisiin soveltuva latausinfra on toistaiseksi pääosin yksityistä, ja julkisten latausasemien määrä on alle 10 kpl.

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. Tukiin ei osoitettu uutta määrärahaa vuodelle 2024, mutta vuosien 2022–2023 määrärahaa oli vielä vuoden 2024 alkupuolella käyttämättä. Määräraha tuli varatuksi loppuun elokuussa 2024. Kaasukäyttöisiä kuorma-autoja hankittiin yhteensä 292 kappaletta, sähkökäyttöisiä kuorma-autoja hankitiin yhteensä 102 kappaletta. Sähkökäyttöisiä pakettiautoja hankittiin yhteensä 1111 kappaletta ja kaasukäyttöisiä pakettiautoja 1 kappale. Pakettiautojen määrärahaa (6 M €) ei varattu kokonaisuudessaan.

Sähkökäyttöisen kuorma-autoliikenteen kehitys hyötyy pitkäjänteisestä ja johdonmukaisesta sääntely-ympäristöstä sekä selkeästä viestinnästä käyttövoimasiirtymän suunnasta. Hankintatukien ja jakeluinfrastruktuurin tukeminen käyttövoimasiirtymän alkuvaiheessa voi edistää raskaan liikenteen sähköistymistä.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista tukee siirtymä vähäpäästöisiin ajoneuvoihin. Nykyiset yhteiskunnalliset rakenteet voivat kuitenkin ohjata edelleen fossiilisten käyttövoimien valintaan. Vuonna 2027 voimaan tuleva liikenteen päästökauppa vaikuttaa bensiini- ja dieselkäyttöisten ajoneuvojen käyttökustannuksiin.

Liikennesuorite

KAISU2:ssa on asetettu tavoitteeksi, että henkilöautojen suoritteen eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää 2020-luvulla kasva. Jos ihmisten liikkumistarve Suomessa edelleen kasvaa, tavoitteena on, että 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. Henkilöautoilun osuus kaikista kotimaan matkoista on melko suuri. Syksyllä 2023 toteutetun henkilöliikennetutkimuksen mukaan noin 55 % kaikista kotimaan matkoista tehtiin henkilöautolla (joko kuljettajana tai matkustajana).

Henkilöautoa käytetään paljon myös hyvin lyhyillä matkoilla. Kaikista Suomessa tehdyistä alle viiden kilometrin pituisista matkoista 42 % tehdään henkilöautolla. Lyhyitä automatkoja tehdään paljon erityisesti kaupunkialueilla ja maaseudun paikalliskeskuksissa.

Kestävän liikkumisen valtionavustukset ja toimenpiteet sekä Liikennejärjestelmäsuunnitelma ja MAL-sopimukset

Traficomin kestävän liikenteen ja liikkumisen valtionavustukset edistävät päästöttömiä ja vähäpäästöisiä liikkumismuotoja, kuten pyöräilyä, kävelyä ja joukkoliikennettä. Avustuksia on kohdennettu kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittämiseen, liikkumisen ohjauksen hankkeisiin ja kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen. Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittämistä on tuettu valtionavustuksilla vuodesta 2018 alkaen lähes 300 hankkeessa lähes 100 kuntaan. Kokonaisuudessaan valtionavustuksia infran kehittämiseen on myönnetty noin 94 miljoonaa euroa.

Avustuksilla tuetaan ilmastotavoitteiden lisäksi myös monia muita yhteiskunnallisia tavoitteita. Kestäviä liikkumismuotojen kulkutapaosuuksia vahvistamalla ehkäistään

ajoneuvoliikenteen haittoja (ruuhkat, melu, ilmanlaatu). Jalan tai pyörällä omin lihasvoimin tehdyt matkat lisäävät terveyttä ja tuovat sitä kautta hyötyjä sekä yhteiskunnalle että kulkijoille itselleen. Avustuksilla vahvistetaan tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia sekä kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän tehokkuutta ja toimivuutta. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin avustuksilla tuetaan myös muita liikenteen ilmastokeinoja varmistamalla riittävä kestävien kulkumuotojen kapasiteetti.

Traficom on osapuolena MAL-sopimuksissa ja myös osa valtionavustuksista (mm. raitioteiden infra-avustukset) on sovittu niissä.

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 2026 on suunniteltu käynnistettävän sähkörekkakokeilu arktisissa olosuhteissa Kemissä.

Hanke edennyt ja kokeiluista on saatu rohkaisevia tuloksia. Toisaalta käyttövoimasiirtymän haasteet ovat moninaisia liittyen ajoneuvojen toimintamatkoihin ja jakeluinfran saatavuuteen. Toisaalta alan toimijat pyytävät päästötietoja ja ovat kiinnostuneita käyttövoimasiirtymän ilmastovaikutuksista.

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 17.9.2025. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Ilme Jarno
Ylijohtaja