Ilmastovuosikertomus 2026

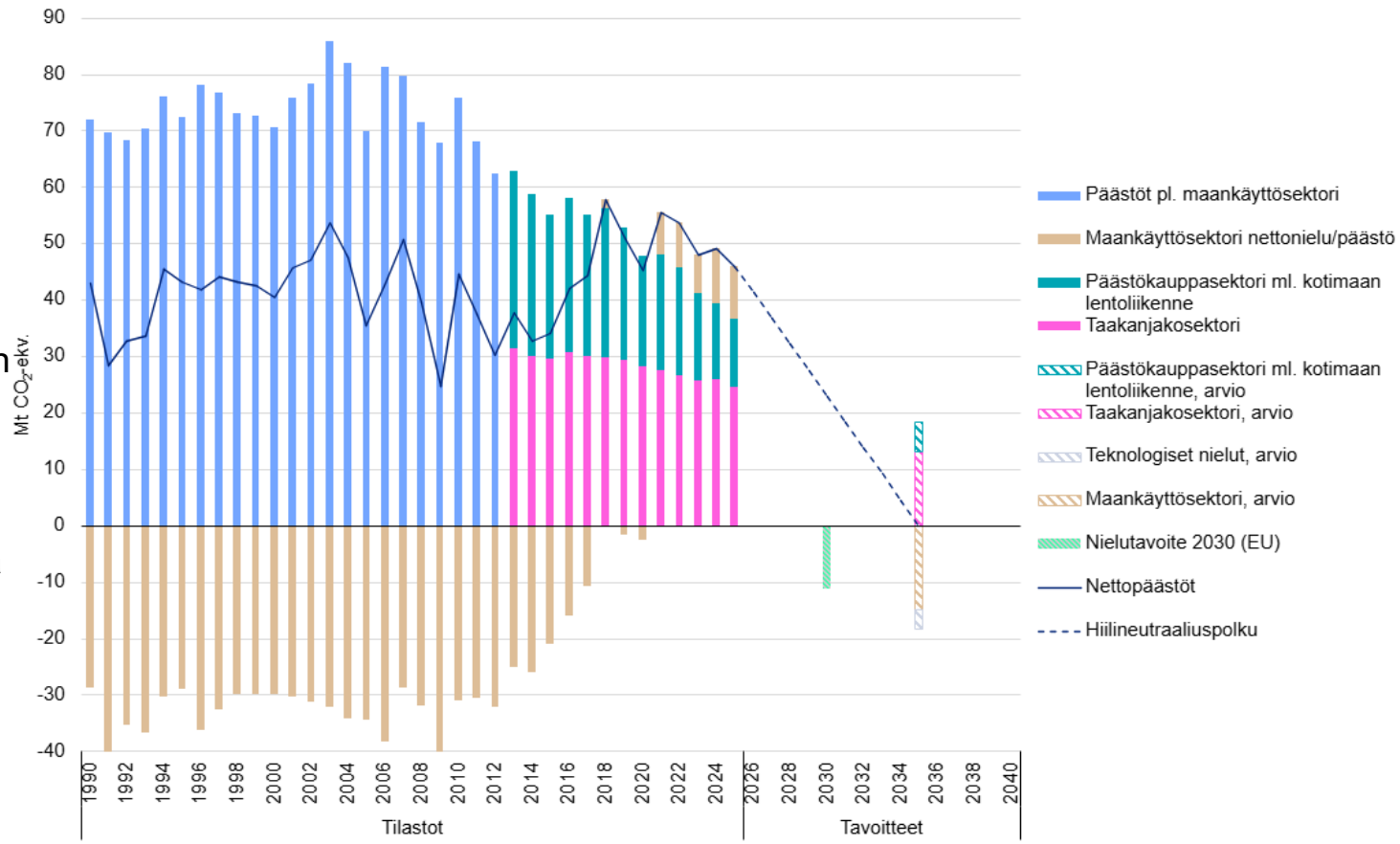
Liikenne- ja viestintävaliokunta 16.9.2026

JYRI SEPPÄLÄ, Ilmastopaneelin puheenjohtaja

SUOMEN ILMASTOPANEELI

Kokonaispäästöt eivät ole vähentyneet

- Kokonaispäästöt eivät ole vähentyneet maankäyttösektorin muututtua isosta nielusta selväksi päästölähteeksi, ollaan kaukana ilmastolain 2035 hiilineutraaliustavoitteesta.
- Nykykehityksellä ilmastolain 60 % (2030) ja 80 % (2040) päästövähennystavoitteet saavutettavissa, jos energia- ja ilmastostrategian toimet ja teknologiset hiilinielut toteutuvat.
- EU:n maankäyttösektorin (LULUCF) vuoden 2030 tavoitteen saavuttamisessa suuria haasteita.
- EU:n taakanjakosektorin velvoitteen -50 % vuoteen 2030 mennessä täyttäminen on epävarmaa. Monilta toimenpiteitä puuttuu vielä rahoitus. Kuinka maankäyttösektorin tilanne vaikuttaa? ETS-jousto (6,9 Mt) käyttöön, mutta menetetään päästökauppatuloja noin 500 milj. euroa.
- Taakanjakosektorin suurimpana päästölähteenä liikenteen päästövähennystoimien kirittäminen tehtyjen heikennysten sijaan olisi tärkeää.



Lähteet: 22.5.2025 Ennakkotietojen uutiset/julkaisut (Tilastokeskus ja Luke)
https://stat.fi/fi/julkaisu/cmg0dqrnn5sz007t73i2bqrnl
https://www.luke.fi/fi/uutiset/maataloussektorin-ja-maankayttosektorin-pikaennakkotiedot-vuoden-2025-kasvihuonekaasuinventaariossa

Liikenteessä tarvitaan päästöjä vähentävää politiikkaa ja johdonmukaisuutta



- Liikenteen päästöt laskivat vuonna 2025 edellisvuoteen verrattuna n. 7 %. Edellisvuonna päästöt nousivat kuitenkin n. 4 % jakeluvelvoitteen alentamisen takia.
- Hallitus on tehnyt lukuisia liikenteen päästöjen vähentämistä hidastavia ja jopa päästöjä kasvattavia päätöksiä, kuten
  - jakeluvelvoitteen alentaminen
  - liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen ilman velvoitetason nostoa
  - polttoaineveron alentaminen
  - ajoneuvoveron alentaminen suuripäästöisiltä autoilta
  - ja joukkoliikenteen arvonlisäveron nostaminen.
- Ilmastovuosikertomuksessa olisi tärkeää reflektoida myös näiden toimenpiteiden aiheuttamaa päästöjen kasvua.
- KAISU 3:n mukaisia liikenteen päästövähennystoimia ei ole toimeenpantu kuin muutamia, toimenpiteiden päästövähennysvaikutukset ovat hyvin pieniä ja useilta toimenpiteiltä puuttuu kokonaan rahoitus.

Kustannustehokas päästövähennyspolku liikenteessä 1/2

- Päästövähennysten saavuttamiseksi tarvitaan sekä liikennesuoritteeseen, autokantaan että käyttövoimiin liittyviä toimenpiteitä.

- Sähköistymisen nopeuttaminen on kustannustehokkain tapa vähentää merkittävästi liikenteen päästöjä.
- Sähköistyminen ei ole kuitenkaan edennyt riittävän nopeasti.

- Vuosikertomuksessa mainittu 700 000 sähkökäyttöistä ajoneuvoa (joista vähintään puolet olisi täyssähköautoja) vuoteen 2030 mennessä ei tule riittämään. Täyssähköautoja tulisi olla noin 700 000 kappaletta, koska jakeluvelvoitteeseen on sisällytetty julkisesti ladattava liikennesähkö vähentää velvoitteen kautta saavutettavaa päästövähenemää.

- Liikenteen päästöjen perusskenaariosta ollaan jäljessä 2025 lopussa
  - täyssähköisistä henkilöautoista yli 17 000 henkilöautoa (9 %) (koko määrä 182 000)
  - sähkökuorma-autoissa 100 ajoneuvoa (31 %)
  - kaasukuorma-autoissa 70 ajoneuvoa (8 %).
- Sähkökuorma-autojen osuudessa ensirekisteröinneistä Suomi (3 %) on jäänyt pahasti jälkeen Ruotsista, Norjasta ja Tanskasta, joissa kaikissa osuus oli yli 14 %

Kustannustehokas päästövähennyspolku liikenteessä 2/2

- Käyttövoimasiirtymän nopeuttamiseksi:
  - Jakeluinfrastruktuurin kehittäminen, erityisesti kuorma-autojen käyttämille sähkölle ja nesteytetylle biokaasulle
  - Hiilidioksidiperusteisten auto- ja ajoneuvoverojen sekä polttoaineveron korottaminen porrastetusti
  - Sähköistymisen myötä vähenevien verotulojen korvaaminen kilometripohjaisella, päästöporrastetulla verolla

- Jakeluvelvoitteen tasoa tulisi heti nostaa velvoitteeseen sisällytettyä liikennesähköä vastaava määrä, ja tämän jälkeen portaittain siten, että velvoitteena on 100 prosenttia vuonna 2045.
  - Liikenteen päästövähennysten aikaansaamiseksi ja yritysten ympäristötyön tukemiseksi biokaasu ja erikseen erillistankattava uusiutuva diesel pitäisi poistaa jakeluvelvoitteesta

  → lisäisiä päästövähennyksiä, kestävien biopolttoaineiden vaatimus

- Kulkutapasiirtymän edistämiseksi joukkoliikenteen palvelutasoa tulisi parantaa merkittävästi samalla kun hintataso käyttäjille pidetään maltillisena. Se on myös tärkeä keino liikenneköyhyyden estämiseksi.

- Polttoaineen hinnannousun vaikutuksia voidaan tarvittaessa lieventää suuntaamalla fossiilisista polttoaineista irtautumiseen liittyviä tukia haavoittuville ryhmille niin, että päästövähennyksiin ohjaava vaikutus säilyy.

Kiitos!

JYRI SEPPÄLÄ
Jyri.seppala@syke.fi

ILMASTOPANEELI
info@ilmastopaneeli.fi

SUOMEN
ILMASTOPANEELI