Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Päiväys/Datum
15.09.2026
Dnro/Dnr
TRAFICOM/570237/03.03.01/2026
Viite/Referens
K 19/2026 vp

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin lausunto Valtioneuvoston ilmastovuosikertomuksesta 2026

Liikenne- ja viestintävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua Ilmastovuosikertomuksesta 2026.

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.

Suomen kokonaispäästöt ilman maankäyttösektoria olivat 36,5 Mt CO2-ekv. vuonna 2025. Päästöt vähenivät 2,7 Mt CO2-ekv. vuodesta 2024. Vuoden 2005 jälkeen kokonaispäästöt ilman maankäyttösektoria ovat vähentyneet yhteensä 32,6 Mt CO2-ekv. eli 45 %. Nettopäästöt eli kaikkien sektoreiden, mukaan lukien maankäyttösektori, yhteenlasketut päästöt ja nielut laskivat 3,1 Mt CO2-ekv. vuodesta 2024. Nettopäästöt vuonna 2025 ovat kuitenkin korkeammat kuin vuonna 1990. Maankäyttösektorin päästöjen ja poistumien summa oli 9,4 Mt CO2-ekv. eli sektori oli nettopäästölähde vuonna 2025. Maankäyttösektori on aiemmin ollut Suomessa merkittävä nettonielu, mutta viime vuosina sektori on ollut nettopäästölähde. Tämä on johtunut erityisesti metsien hiilinielun pienemisestä, johon ovat vaikuttaneet pääosin hakkuumäärien kasvu, puuston kasvun hidastuminen ja maaperäpäästöjen kasvu

Taakanjakosektorin, johon myös liikenne kuuluu, kasvihuonekaasupäästöt olivat 24,5 Mt CO2-ekv. vuonna 2025 vähentyen 1,4 Mt CO2-ekv. vuodesta 2024. Taakanjakosektorin päästöt ovat vähentyneet yhteensä 33 % vuodesta 2005.

Tavoitteiden saavuttaminen

Vuonna 2026 julkaistun ilmastolain tavoitteiden arvioinnin mukaan ilmastolain hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen vaatii lisätoimia kaikilla sektoreilla. Merkittäviä lisätoimia vaaditaan erityisesti maankäyttösektorilla. Käytettävissä olevan politiikkatoimiskenaarion mukaan ilmastolain vuosien 2030 ja 2040 päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa, kun otetaan huomioon hiilen

talteenottoon perustuvat ratkaisut.

EU:n taakanjakoasetus velvoittaa jäsenmaat vähentämään päästöjään taakanjakosektorilla. Suomen tavoite vuodelle 2030 on 50 % vähennys vuoden 2005 tasosta. Arvion mukaan Suomi saavuttaisi suunnitelluilla toimilla ja joustoilla kumulatiivisen, eli yhteenlasketuista vuosittaisista päästökiintiöistä koostuvan, taakanjakosektorin tavoitteensa kaudella 2021–2030, vaikkakin vuoden 2030 päästötaso jää kyseisen vuoden päästökiintiötä korkeammaksi.

Liikenteen päästöt

Tilastokeskuksen pikaennakkotiedon mukaan taakanjakosektorille kuuluvan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2025 olivat yhteensä noin 8,8 Mt CO2-ekv. ja pienenivät edellisvuodesta noin 0,7 Mt CO2-ekv. eli noin 7 %. Vuonna 2024 päästöt olivat noin 9,5 Mt CO2-ekv. Keskeisimpiä selittäviä tekijöitä päästöjen pienenemiselle olivat biopolttoaineiden lisääntynyt käyttö sekä moottoribensiinin ja dieselin kulutuksen lasku. Biopolttoaineiden osuus oli 17 % ja sähkön osuus 3 % vuonna 2025 kattaen yhteensä 20 % tieliikenteen energiakäytöstä.

Tavoite puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005 tarkoittaa sitä, että taakanjakosektorille kuuluvat liikenteen päästöt saisivat olla enää noin 6,3 Mt CO2-ekv. vuonna 2030. Jotta tavoitteeseen päästäisiin, päästöjen tulisi vähentyä noin 0,5 Mt CO2-ekv. joka vuosi ajanjaksolla 2026–2030.

Vaikka liikenteen sähköistyminen etenee, jakeluvelvoitelaki on vielä pitkään keskeisin liikenteen päästökehitykseen vaikuttava toimenpide.

Traficom yhtyy ilmastovuosikertomuksen huomioihin ja näkee, että jakeluvelvoitteen nykylainsäädännön mukainen kunnianhimon taso olisi tärkeää säilyttää, jotta sen avulla saavutettavat päästövähennykset toteutuvat ja toiminta- ja investointiympäristö säilyy ennakoitavana. Jakeluvelvoitteen vaikutus fossiilisten polttoaineiden hintaan, vaikka hintavaikutus polttoaineeseen ei olekaan suoraviivainen suhteessa jakeluvelvoitteen tasoon, toimii myös taloudellisena kannusteena siirtymässä sähköisiin ajoneuvoihin. Samaan suuntaan ohjaa myös vuonna 2028 alkava, myös tieliikenteen kattava päästökauppa.

Kotimaan liikenteen päästöjen osuus taakanjakosektorin päästöistä on suuri ja sektorin päästövähennysten toteutuminen suhteessa tavoitteisiin on vielä epävarmaa, etenkin kun monet KAISUssa (keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma) linjatut päästövähennystoimet eivät ole toteutuneet täysimääräisesti tai ne ovat viivästyneet. Vuosien 2030 ja 2035 tavoitteiden saavuttamisen kannalta onkin tärkeää huomioida, että niiden saavuttaminen edellyttää paitsi pitäytymisen olemassa olevissa päästövähennystoimissa (ml. jakeluvelvoite) mutta arvattavasti myös lisätoimia. Mikäli tavoitteita ei saavuteta, tästä voi aiheutua Suomelle taloudellisia sanktioita.

Liikennesuorite

Fossiilisen polttoaineen kulutus ja kasvihuonekaasupäästöjen määrän kehitys ovat suuresti riippuvaista paitsi autokannasta myös liikennesuoritteiden määrästä. Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2025 Suomen tieliikenteessä ajettujen kilometrien kokonaismäärä oli 48 miljardia autokilometriä, mikä oli hieman enemmän kuin vuonna 2024. Maanteillä liikennesuorite pysyi likimäärin

edellisvuoden tasolla, mutta kaduilla ja yksityisteillä liikennesuorite kasvoi noin 3 %.

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

Traficom pyrkii muun muassa kestävän liikkumisen valtionavustuksilla edistämään päästöttömiä ja vähäpäästöisiä liikennemuotoja. Avustuksia on kohdennettu kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittämiseen, liikkumisen ohjauksen hankkeisiin ja kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen. MAL-sopimuksiin pohjautuen Traficom myöntää avustuksia myös kaupunkiraideliikenteen hankkeisiin. Kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelmassa myönnettiin rahoitusta ensimmäisen kerran vuonna 2018. Rahoitusta on myönnetty vuosina 2018-2026 yhteensä noin 98 miljoonaa euroa yhteensä 310 hankkeelle yli 100 kuntaan.

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.

Autokanta ja käyttövoimat

Henkilöautojen sähköistyminen on Suomessa edennyt melko hyvin. Sähköautojen osuus ensirekisteröinneistä oli vuonna 2025 noin 57 % (täyssähköautot noin 37 %, ladattavat hybridit noin 20 %). Yhteensä sähköautoja rekisteröitiin noin 41 000 kpl. Lisäksi maahan tuotiin käytettynä noin 30 000 sähköautoa. Yhteensä Suomessa oli vuoden 2025 lopulla yli 350 000 sähköautoa. Kaiken kaikkiaan vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkön, kaasun ja vedyn) osuus Suomen liikennekäytössä olevista henkilöautoista oli vuoden 2025 lopussa noin 13,6 %.

Vuonna 2026 alkaneen romutuspalkkiokampanjan tavoitteena on uudistaa autokantaa. Kampanjan myötä hankituista uusista, noin 1 600 autosta sähköautojen osuus on 53 % (14.9.2026 tilanne). Romutuspalkkiota on varattu yhteensä 3 683 000 euroa, jolloin varatun määrärahan osuus kokonaisbudjetista on 19,2 %. Traficom arvioi, että kampanjaan varattu määräraha ei tule kokonaan käytetyksi.

Kuorma-autojen osalta sähkön ja kaasun osuudet ovat vielä pieniä. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen osuus ensirekisteröinneistä oli noin 3 % (1,9 % vuonna 2024) ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen osuus noin 8 % (5,3 % vuonna 2024). Yhteensä Suomessa oli vuoden 2025 lopulla 230 sähkökäyttöistä ja 985 kaasukäyttöistä kuorma-autoa, jolloin niiden osuus oli noin 1,4 % kaikista liikennekäytössä olevista kuorma- autoista. Kuorma-autokannan uudistamisen nopeuttaminen ja niiden siirtymä pois fossiilisista käyttövoimista edellyttäisi lisätoimia, joita voisivat olla hankintatuki ja jakeluinfran tuet, kuten KAISU3:ssa on esitetty.

Linja-autojen osalta sähköistyminen on edennyt varsin hyvin ja sähkö- ja kaasukäyttöisten linja-autojen osuus ensirekisteröinneistä vuonna 2025 oli noin 39 % (148 sähkökäyttöistä ja 15 kaasukäyttöistä linja-autoa). Vuonna 2025 Suomeen

ensirekisteröitiin myös viisi ensimmäistä vetykäyttöistä linja-autoa.

Muita huomioita

Traficom haluaa nostaa esille ilmastovuosikertomuksen viidennen luvun, jossa kuvaillaan ansiokkaasti päästövähennystoimien kustannusvaikuttavuutta ja tähän liittyviä haasteita. Traficom pitää tärkeänä, että toimien, toimikokonaisuuksien ja ilmastopolitiikan kokonaisuuden kustannustehokkuuden ja –vaikuttavuuden arviointia ja arviointimenetelmiä kehitetään, jotta esimerkiksi päästövähennystoimien keskinäinen vertailu olisi mahdollista.

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 15.9.2026. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Ilme Jarno
Ylijohtaja