5.10.2026
K 19/2026 vp

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

TaV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 10.9.2026 – K 19/2026 vp

Ilmastovuosikertomus 2026

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 (5/2026) mukaan vuonna 2025 yhteensä noin 8,8 Mt CO_2-ekv. Päästöt 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.

Liikenteellä on keskeinen rooli koko taakanjakosektorin velvoitteiden täyttämisessä, sillä se on taakanjakosektorin suurin yksittäinen päästöjä aiheuttava sektori. Taakanjakoasetuksen mukainen velvoite puolittaa taakanjakosektorin päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005 tarkoittaisi 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 vuosina 2026–2030. Vuosittain tarvittavan päästövähenemän määrä on vuosina 2023–2026 kasvanut, sillä vuosina 2021–2022 vastaava luku oli noin 0,4 Mt CO2 -ekv./vuosi.

Alla käydään lyhyesti läpi liikenteen päästövähennyksiin vaikuttavat eri tekijät sekä arvio niiden kehittymisestä tulevina vuosina.

Liikenteen polttoaineet

Jotta liikenteen päästöt saataisiin vuoteen 2030 mennessä puolitettua, myös fossiilisten polttoaineiden kulutus liikenteessä tulisi puolittaa. Fossiilisen bensiinin käyttö liikenteessä on vähentynyt noin 37 % vuodesta 2005 vuoteen 2024, ja fossiilisen dieselin vastaavasti noin 10 %. Fossiilisen dieselin käytön väheneminen on ollut tavoitteisiin nähden hyvin hidasta ja kehityksen vauhtia tulisi huomattavasti nopeuttaa, jotta tavoitteet voitaisiin saavuttaa.

Keskeisin liikenteen uusiutuvan energian käyttöön ja koko päästökehitykseen vaikuttava toimenpide 2020-luvulla on jakeluvelvoitelaki. Vuonna 2026

jakeluvelvoitteen taso on 19,5 % ja vuonna 2027 se nousee 22,5 %:in. Vuonna 2030 jakeluvelvoite on 34 %. Jakeluvelvoitteen lisäksi fossiilisen polttoaineen kulutuksen vähentämiseksi tarvitaan liikenteen sähköistämistä ja ajoneuvojen ja koko liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamista.

Autokanta

Henkilöautoliikenteen sähköistyminen on Suomessa edennyt melko hyvin. Nykyisellä rekisteröintivauhdilla Suomessa on vuonna 2030 yhteensä vähintään noin 700 000 sähköautoa. Sähköautojen osuus kaikista uusista autoista tulee todennäköisesti kuitenkin kasvamaan, kun sähköautojen tarjonta edelleen paranee ja hinnat laskevat. Lisäksi uusien autojen myynnin ennakoidaan kasvavan, kun Suomen talouskasvu jossain vaiheessa käynnistyy. Myös vuonna 2028 alkavan päästökaupan ja kasvavan jakeluvelvoitteen arvioidaan kasvattavan sähköautojen myyntiä polttoaineiden hintojen noustessa. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteessa (2024) arvioitiin, että vuonna 2030 Suomessa olisi noin 750 000–925 000 sähköautoa. Jos sähköautoja vuonna 2030 on vähemmän kuin perusennusteessa arvioitu määrä, liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittaminen vaatisi vaihtoehtoisesti vähemmän liikennesuoritteita tai enemmän uusiutuvia polttoaineita liikenteeseen kuin perusennusteessa on ennakoitu.

Kuorma-autopuolella sähkön ja kaasun osuudet ovat vielä pieniä. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen osuus ensirekisteröinneistä oli noin 3 % ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen osuus noin 8 %. Vuonna 2026 sekä sähkö- että kaasukäyttöisten kuorma-autojen ensirekisteröinnit ovat vähentyneet verrattuna edelliseen vuoteen. Eräänä selittävänä tekijänä tälle saattaa olla puhtaiden kuorma-autojen hankintatukien loppuminen vuonna 2024 (ja viimeisten tuettujen kuorma-autojen rekisteröinnit v. 2025). Kuorma-autokannan uudistamiseksi pois fossiilisesta dieselistä tarvittaisiin lisätoimia. Suomi on selkeästi jäämässä monien verrokkimaiden vauhdista kuorma-autokannan uudistamisessa sähkö-, kaasu- ja vetykäyttöiseksi. Esimerkiksi Ruotsissa puhtaiden kuorma-autojen osuus oli viime vuonna 19 %, Tanskassa 13 % ja Saksassakin 9 %. KAISU3 pitää sisällään valtioneuvostossa hyväksytyn ehdotuksen puhtaiden kuorma-autojen hankintatuista ja jakeluinfratuista, mutta kumpaakaan ehdotusta ei ole valtion talousarviossa huomioitu.

Liikennesuoritteet

Fossiilisen polttoaineen kulutus ja kasvihuonekaasupäästöjen 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 %

Yhteenveto

KAISU 3:een sisältyvän arvion mukaan liikenne ei ole KAISU 3:een sisältyvin toimin saavuttamassa taakanjakoasetuksen mukaista 50 %:n päästövähennystavoitetta vuonna 2030. Jos kaikki KAISUun kirjatut toimenpiteet toteutetaan, päästöjen

puolittamisesta jäädään noin 0,2 Mt. Tällä erää KAISUn liikennetoimista vain 2 on saanut rahoitusta, eli päästöjen puolittamistavoitteesta jäädään jälkeen enemmän kuin 0,2 Mt.

Jakeluvelvoitteen keventämisestä

Jakeluvelvoite nostaa polttoaineen hintaa viimeisimpien arvioiden mukaan noin 1,0-1,3 senttiä/litra/jakeluvelvoiteprosentti. Kun polttoaineiden hinnat ovat viime aikoina nousseet, eräät sidosryhmät ovat esittäneet ratkaisuksi jakeluvelvoitteen keventämistä. Jakeluvelvoitteen keventäminen ei kuitenkaan siirry polttonesteiden hintaan suoraan suhteessa jakeluvelvoitteen tasoon. Tämä on havaittavissa viime vuosien polttonesteiden hintakehityksestä. Hintakehitys seuraa melko tarkalleen raakaöljyn maailmanmarkkinahinnan kehitystä, vaikka jakeluvelvoitetta alennettiin tuntuvasti heinäkuussa 2022 ja nostettiin portaittain vuosien 2024–2026 alussa.

Velvoitetason toistuvat muutokset heikentävät lainsäädännön ennakoitavuutta ja yritysten investointimahdollisuuksia. Jakeluvelvoitteen tason alentaminen vähentäisi uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden kysyntää ja hidastaisi investointeja. Elinkeinoelämän Keskusliiton vihreän siirtymän dataikkunan perusteella pelkästään biokaasun tuotantoon on vireillä lähes 1,0 miljardin euron investointeja ja vihreän vedyn tuotantoa lisäävien investointeihin yli 20 miljardin euron investoinnit.

Muutokset velvoitetasoissa voivat vaikuttaa myös uusiutuvaa polttoainetta tuottavien yhtiöiden olemassa olevaan toimintaan sekä yrityksiltä kerättävän yhteisöveron määrään. Vuonna 2024 Nesteen yhteisöveron tuotto (verrattuna vuoteen 2023) putosi noin 260 M€. Osa tästä muutoksesta saattoi johtua kansallisen jakeluvelvoitelain muutoksista.

Jakeluvelvoite on selkeästi liikenteen vaikuttavin päästövähennyskeino. Jakeluvelvoitteen keventäminen esimerkiksi 10 %-yksiköllä kasvattaisi liikenteen päästöjä noin miljoonalla tonnilla. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman taustaskenaarioiden mukaan Suomi on saavuttamassa vuoden 2030 ilmastovelvoitteensa taakanjakosektorilla vain erittäin pienellä varmuusmarginaalilla. Lisäksi osa tästä marginaalista on jo ”käytetty”, koska kaikkia KAISU-toimenpiteitä ei ole toimeenpantu ja ETS2-päästökaupan alkua on lykätty vuodella.

Taakanjakoasetus on oikeudellisesti sitovaa lainsäädäntöä ja sen rikkomisesta seuraa sanktio. Jos taakanjakosektori ylittää päästökiintiönsä vuosina 2021– 2030, saavuttamatta jääneet päästövähennykset siirtyvät vähennettäväksi seuraavalle kaudelle kerrottuna luvulla 1,08, eli päästövähennystaakka kasvaa. Samalla kasvavat päästöjen vähentämiseen liittyvät kustannukset. Kustannusten suuruus riippuu päästövelan suuruudesta ja päästövähennystoimien hinnasta. Esimerkiksi miljoonan tonnin päästöylityksellä (v. 2030) ja taakanjakosektorin 100 €/CO2t päästövähennysten keskimääräisellä hinnalla päästöylitys kasvattaisi kustannuksia Suomessa noin 108 M€ (ottaen huomioon ”rangaistuskerroin” 1,08).

Velvoitteen keventäminen hidastaisi Suomen irtautumista fossiilisista polttoaineista ja kasvattaisi herkkyyttä niihin liittyville maailmanmarkkinoiden häiriöille jatkossakin.