LAUSUNTO

Asia: VNS 9/2025 vp Valtioneuvoston selonteko: Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU3).
Liikenne- ja viestintävaliokunta 26.2.2026

Suomen ilmastopaneeli

Lausuttava materiaali: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/server/api/core/bitstreams/b01ae9d6-55d6-4602-b9bc-e453a746c344/content

TAUSTAA

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (myöhemmin KAISU) on strateginen asiakirja, jossa hallitus linjaa taakanjakosektorilla tehtäviä päästövähennystoimia kansallisten ilmastotavoitteiden ja Euroopan unionin (myöhemmin EU) velvoitteiden saavuttamiseksi.

Tässä lausunnossa Ilmastopaneeli nostaa esiin keskeisimmät huomiot keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta. Ilmastopaneeli on jättänyt ympäristöministeriölle lausunnon[1] elokuussa 2025 KAISU3-luonnoksesta. Suunnitelmaan on tehty tuon jälkeen pieniä täsmennyksiä ja uusia muotoiluja, mutta uusia päästövähennystoimenpiteitä ei ole esitetty, eivätkä niiden laajuus tai rahoituspohja ole muuttuneet. Taakanjakosektorin tilannekuva on siten säilynyt samana kuin suunnitelmaluonnoksessa, joten aiemmin jätetty lausunto on edelleen ajantasainen yksityiskohtaisempien huomioiden osalta, joita ei tässä lausunnossa toisteta.

SUOMEN ILMASTOPANEELIN KESKEISIMMÄT HUOMIOT

- Yleisarvionaan Ilmastopaneeli katsoo, että KAISU3:n toimenpidekokonaisuus on riittämätön taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi jo ilman maankäyttösektorin alijäämän siirtymisen riskiä taakanjakosektorille.
- Toimenpidekokonaisuuden päästövähennysten tavoitetasoa tulisi nostaa ja toimeenpanoa edistää etupainotteisesti. Tämä on perusteltua päästövähennystoimien epävarmuuksien sekä niiden vaikutusten realisoitumisen viiveiden vuoksi.
- Toimenpidekokonaisuuden riittämätöntä ohjausvaikutusta tulisi lisätä ottamalla käyttöön etenkin taloudellisia ohjauskeinoja, jotka vahvistavat toimenpiteiden kustannustehokkuutta ja liiketoimintamahdollisuuksia. KAISU3 nojautuu rahoituspohjaltaan epävarmoihin tukimuotoihin, mikä lisää epävarmuutta päästövähennystavoitteiden saavuttamisesta.
- Maankäyttösektorin heikentynyttä tilannetta, kytköstä taakanjakosektoriin ja kumuloituvan alijäämän riskiä ja vaikutuksia ei käsitellä KAISU3:ssa riittävästi. Tämä antaa osittain virheellisen kuvan suunniteltujen lisätoimenpiteiden ja päästökauppasektorin jouston käytön riittävyydestä taakanjakosektorin tavoitteiden saavuttamiseksi.
- Taakanjakosektorin toimia ei tulisi nähdä vain kuluerinä, vaan myös taloudellisen toimeliaisuuden mahdollistajina tilanteessa, jossa Suomi hakee uusia kasvun edellytyksiä. Toimenpiteillä voidaan lisäksi saavuttaa säästöjä toisaalla, esimerkiksi kansanterveydellisten rinnakkaishyötyjen myötä.

[1] Ilmastopaneelin asiantuntijalausunto. VN/14961/2024 Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman luonnos, ympäristöministeriö 20.8.2025. https://ilmastopaneeli.fi/hae-lausuntoja/vn-14961-2024-keskipitkan-aikavalin-ilmastopolitiikan-suunnitelma-kaisu3/

- Suunnitelman poikkisektoraalisia toimenpiteitä tulisi täsmentää ja toimien toteutuminen taata esimerkiksi taloudellisilla kannustimilla etenkin kuntien ilmastotyön tueksi.
- Suunnitelman toimenpiteiden oikeudenmukaisuutta olisi tullut tarkastella vielä systemaattisemmin esimerkiksi Ilmastopaneelin laatimia oikeudenmukaisuuden arviointikysymyksiä hyödyntäen[2]. Etenkin tunnustavaan oikeudenmukaisuuteen ja epäoikeudenmukaisuuksia hyvittäviin toimenpiteisiin olisi syytä kiinnittää enemmän huomiota.

Liikenne:

- Liikennesektorille on asetettu sektorikohtainen tavoite päästöjen puolittamisesta vuoden 2005 tasosta vuonna 2030 Fossiilittoman liikenteen tiekartassa, joka on osa Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa. KAISU3:ssa esitetyillä toimilla ei päästä tähän tavoitteeseen, mistä voi seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetys.
- KAISU3:ssa ehdotetut toimenpiteet liikennesektorille ovat osittain samoja kuin Ilmastopaneelin ehdottomat, mutta täysin riittämättömät, koska päästöihin eniten vaikuttaviin osa-alueisiin, jakeluvelvoitteeseen ja autokannan sähköistämiseen, ei ehdoteta merkittäviä toimenpiteitä.
- Toimenpiteet ovat lisäksi kustannusvaikuttavuudeltaan kalliita. Monista toimenpiteistä on esitetty kustannusvaikuttavuus vain valtiontalouden näkökulmasta, mikä on valitettava puute.
- Ilmastopaneelin laskelmat osoittavat, että liikenteen päästöjen merkittävä vähentäminen on saavutettavissa kustannuksia samalla alentaen nopean sähköistymisen kautta.
- Keskeisiä toimenpiteitä ovat CO_2-perusteisten autoveron ja ajoneuvoveron nostaminen, myönteinen viestintä sähköautoista ja jakeluvelvoitteen nostaminen aiemman lainsäädännön mukaiselle tasolle.
- Suorien kustannusten alentamisen lisäksi kulkutapamuutoksia edistävillä toimenpiteillä olisi saavutettavissa merkittäviä kansanterveyshyötyjä.

HUOMIOITA KAISU3:N TOIMENPITEIDEN RIITTÄVYYDESTÄ

Taakanjakosektorin päästöjen kehitys ja nykytila: Tarkasteltaessa Suomen päästöjen (pl. maankäyttösektori) kehitystä (ks. esim. KAISU3, kuvio 1) havaitaan, että päästökauppasektorilla päästöt ovat vuosina 2013–2024 vähentyneet nopeammin kuin taakanjakosektorin päästöt. Taakanjakosektorin päästökehityksen kuvaus (ks. KAISU3, kuvio 3 ja taulukko 1) osoittaa, että erityisesti maataloudessa, työkoneissa ja muut päästöt -luokassa päästöjä on vuosien 2005 ja 2023 välillä onnistuttu vähentämän vain niukasti.

Liikenne on taakanjakosektorin suurin yksittäinen päästölähde (37 prosenttia vuoden 2024 taakanjakosektorin päästöistä). Liikenteen päästöjä on onnistuttu vähentämään 24 prosenttia vuodesta 2005 vuoteen 2024. Liikenteen päästöjen laskeva kehitys tulevaisuudessa on oleellista koko taakanjakosektorin päästökehityksen kannalta sekä liikenteen päästöjen puolittamiseksi vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisesti (valtioneuvoston periaatepäätös LVM/2021/62).

Positiivisinta taakanjakosektorin päästökehityksessä on ollut rakennusten erillislämmityksen, jätteenkäsittelyn ja F-kaasujen päästöjen väheneminen.

[2] Kivimaa ym. 2023. *Ilmastopolitiikan oikeudenmukaisuuden arviointi*. Suomen ilmastopaneelin raportti 1/2023. https://ilmastopaneeli.fi/hae-julkaisuja/ilmastopolitiikan-oikeudenmukaisuuden-arviointi/

Perusskenaarion luonne ja opetukset: KAISU3:n mukaan vuonna 2030 perusskenaarion (With Existing Measures, WEM) päästöt ovat 18,9 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia (Mt CO_2-ekv., jatkossa lyhyemmin Mt) eli 1,7 Mt suuremmat kuin EU:n taakanjakoasetuksen (2018/842) päästövähennysvelvoitteen mukaiset enimmäispäästöt. Päästövähennysvelvoite on 50 prosenttia vuonna 2030 verrattuna vuoteen 2005, eli päästöjen tulisi vuonna 2030 olla enintään 17,2 Mt.

Perusskenaarioon on sisällytetty 31.3.2023 mennessä käyttöönotetut tai päätetyt kansalliset politiikkatoimet. Kuten KAISU3:ssa todetaan, skenaario ei sisällä pääministeri Petteri Orpon hallituksen jo täytäntöön pantuja päätöksiä, jotka myös lisäävät päästöjä. Toisin sanoen päästökuilu on todellisuudessa suurempi kuin 1,7 Mt.

KAISU3-toimenpidekokonaisuuden riittävyys: KAISU3-toimenpidekokonaisuuden päästövähennystoimien vaikutukseksi on arvioitu yhteensä 0,88 Mt vuonna 2030. Kun päästökehityksessä huomioidaan PMI Orpon hallituksen liikenteen päästöjä kasvattavat toimet, toimenpidekokonaisuuden tosiasiallinen nettoparannus on noin 0,5 Mt perusskenaarioon nähden. Toimenpidekokonaisuuden vaikutusarvion mukaan linjatuilla toimilla taakanjakosektorin päästöt vuonna 2030 ovat arviolta 18,4 Mt. KAISU3:ssa on arvioitu, että Suomen taakanjakoasetuksen mukainen päästövähennysvelvoite on mahdollista saavuttaa KAISU3-toimenpidekokonaisuuden ja päästökauppasektorin jouston (ETS-jousto) avulla korostaen kuitenkin saavuttamiseen liittyvää epävarmuutta.

Jos päästökauppasektorin jouston mukaisia päästöoikeuksia (enintään yht. 6,9 Mt jaksolla 2021–2030) ei huutokaupata markkinoilla, vaan ne käytetään taakanjakosektorin päästövähennysten kuittaamiseen, Suomi menettää huutokauppatulot, jotka se olisi muutoin saanut myymällä kyseiset päästöoikeudet markkinoille. Mikäli ETS-joustoa hyödynnetään 6,9 Mt ja oletetaan päästöoikeuksien (ETS1) hinnaksi 84 euroa tonnilta (lausuntoa laadittaessa päästöoikeuden futuurihinta joulukuussa 2026), olisivat menetetyt huutokauppatulot karkeasti arvioiden noin 580 miljoonaa euroa.

Päästökuilua suurentaa myös se, että vuoden 2026 alusta päästökauppadirektiivin mukaisesti laitokset, joiden päästöistä yli 95 % muodostuu kestävän biomassan poltosta, on suljettu pois päästökaupan soveltamisalasta. Nämä päästöt (Energiavirastolta saatujen tietojen mukaan noin 0,1 Mt/v vuonna 2024) siirtyvät taakanjakosektorille. Päästökauppadirektiivin muutos voi aiheuttaa taakanjakosektorille enimmillään siis noin 0,5 Mt kumulatiivisen lisäpäästön vuoteen 2030 mennessä, jos ETS2 ei ehdi vaikuttaa näiden päästöjen vähenemiseen.

Suomelle EU:n taakanjakoasetuksen mukainen päästövähennysvelvoite jakautuu vuosittaisiin päästökiintiöihin välillä 2021–2030. Vuosina 2021–2023 Suomi on alittanut päästökiintiönsä (ylijäämää on kertynyt noin 3,6 Mt). Sen sijaan vuoden 2024 päästöjä koskevan ennakkotiedon (15.12.2025) mukaan kyseisen vuoden päästökiintiö olisi ylittymässä (0,4 Mt), jolloin ylijäämää vuosilta 2021–2024 olisi noin 3,2 Mt. Kunkin vuosittaisen päästökiintiön alittaminen tuo joustovaraa tuleville vuosille, sillä tavoitteen saavuttamista arvioidaan vuotuisten kiintiöiden yhteenlaskettuna kokonaisuutena. Vuosien 2026–2030 päästökiintiöistä voidaan esittää vain arvioita, sillä ne tulevat perustumaan vuoden 2025 inventaariolähetyksen tarkastettuihin tietoihin.

Taakanjakosektorin päästökiintiöiden alituksia ja toimenpiteiden riittävyyttä on kuitenkin taakanjakoasetuksen ((EU) 2018/842) ja nieluasetuksen ((EU) 2023/839) väliset yhteydet huomioiden tarkasteltava kokonaisuutena. Mikäli jäsenmaa ei saavuta ensimmäisen velvoitekauden (2021–2025) LULUCF-velvoitettaan, jäljelle jäänyt laskennallinen päästö eli alijäämä siirtyy kyseisen jäsenmaan taakanjakosektorin velvoitteeksi. Tämä tarkoittaa, että LULUCF-sektorilla syntynyt alijäämä vähennetään vuosien 2021–2025 taakanjakosektorin päästökiintiöistä, mikä laskee sallittua

taakanjakosektorin vuosittaista päästömäärää. Mikäli taakanjakosektorin päästön ja LULUCF-sektorin siirretyn päästön yhteismäärä ylittää taakanjakosektorin vuosittaisen päästökiintiön, kerrotaan hyvittämättä jäänyt ylitys kertoimella 1,08 ja siirretään seuraavaan vuoteen.

Taakanjakoasetuksen tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttaa siis maankäyttösektorilla jo muodostunut ja tulevina vuosina muodostuva alijäämä. EU-sääntöjen valossa taakanjakosektorin päästökiintiöstä kertyneet säästöt (eli nk. ylijäämä) vuosilta 2021–2024 (3,2 Mt) ja puolet aiotusta päästökauppasektorin joustosta (3,5 Mt) kuluvat maankäyttösektorin alijäämän kuittaamiseen. Tämä tarkoittaisi merkittäviä vaikeuksia taakanjakosektorin kumulatiivisen päästökiintiön saavuttamisessa. KAISU3:ssa riski tunnistetaan ja sanoitetaan, mutta sitä ei käsitellä tarkemmin eikä se heijastu määrällisiin analyyseihin toimenpidekokonaisuuden riittävyydestä.

Ilmastopaneelin keväällä 2025 tekemän arvion mukaan velvoitekaudella 2021–2025 maankäyttösektorilla voisi syntyä jopa 110 Mt alijäämää. Arvio perustuu keväällä 2025 käytettävissä olleisiin tietoihin. Arvio todennäköisesti tulee pienenemään EU:n uuden metsien vertailutason ohjeistuksen perusteella. Joka tapauksessa puhutaan ehkä kymmenien megatonnien alijäämästä suhteessa tavoitteisiin. Mikäli vuosien 2021–2025 alijäämää ei kateta muista maista hankittavilla ostoyksiköillä tai joustomekanismeilla, ensimmäisellä kaudella hyvittämättä jäänyt alijäämä siirtyy edellä kuvatun mukaisesti taakanjakosektorille. Taakanjakosektorille siirtyvän alijäämän määrä on siis nykytiedon valossa monikymmenkertainen verrattuna taakanjakosektorilla tähän mennessä saavutettuihin ylijäämiin, joihin KAISU3 myös tukeutuu. On ilmeistä, että KAISU3:n toimenpidekokonaisuudella ja taakanjakosektorin velvoitteiden täyttämisen välillä on täten valtava kuilu.

KAISU3:ssa arvioidaan, että toteutuneiden päästöjen (2021–2024) ja KAISU3-toimenpidekokonaisuudella saavutettavan päästötason (2025–2030, YM:n arvio) valossa Suomen kumulatiivisten päästöjen summa taakanjakosektorilla olisi vuosina 2021–2030 noin 234 Mt (ks. KAISU3, kuvio 26). Alustavan arvion mukaan vuosien 2021–2030 päästökiintiö olisi 233,7 Mt ja ETS-jousto 6,9 Mt. Näissä puitteissa Suomella olisi siis laskennallisesti oikeus tuottaa 240,5 Mt edestä päästöjä taakanjakosektorilla pysyäkseen velvoitteiden mukaisella tasolla. Näin ollen edellä (ja KAISU3, kuvio 26) esitetyn arvion valossa Suomi tulisi täyttämään taakanjakosektorin velvoitteet 6,5 Mt marginaalilla. Ilmastopaneeli huomauttaa kuitenkin, että tästä laskelmasta puuttuu kokonaan arvio maankäyttösektorilta siirtyvän alijäämän vaikutuksesta. Siirtyessään alijäämä kuluttaisi siis velvoitekauden alkuvuosina saavutetut taakanjakosektorin ylijäämät ja ainakin 3,5 Mt edestä ETS-joustoa. Jo pelkästään tämän seurauksena Suomen kumulatiiviset päästöt ylittäisivät velvoitteen mukaisen tason eikä arvioitu 6,5 Mt marginaali toteutuisi. Tämän jälkeenkin siirtyvän maankäyttösektorin alijäämän määrä on kestämätön suhteessa taakanjakosektorin velvoitetasoon ja päästövähennyspotentiaaliin: kuten edellä lausunnossa kuvataan, maankäyttösektorilta siirtyvän alijäämän mittaluokka velvoitekaudella 2021–2025 voi olla kymmeniä, ellei jopa yli 100 Mt. Tämä tulisi huomioida myös taakanjakosektorin kumulatiivisten päästöjen arviossa, jotta KAISU3-toimenpidekokonaisuuden riittävyyttä ja tilannekuvaa olisi mahdollista arvioida realistisin lähtötiedoin.

Epävarmuudet, riskit ja etupainotteinen varautuminen: Kun otetaan huomioon vuosien 2021–2029 kumulatiiviseen päästövähennyspolkuun ja toimenpiteiden toteutumiseen liittyvät epävarmuudet (KAISU3, luku 7.2) sekä vaikuttavuuden viiveet, toimenpidekokonaisuuden päästövähennysten tavoitetasoa tulisi nostaa ja toimeenpanossa edetä etupainotteisesti. On myös huomionarvoista, että KAISU3-toimenpiteiden viitoittama päästövähennyspolku jää ensi vuosikymmenellä kauas ilmastolain edellyttämästä polusta. Jos toimenpiteitä laiminlyödään nyt, ovat toimimattomuuden vaikutukset edessä ensi vuosikymmenellä ja lähtökohta tulevien ilmastotavoitteiden saavuttamiseen haastava.

KAISU3:ssa keskitytään ymmärrettävästi taakanjakosektorin toimenpiteisiin ja tilannekuvaan, mutta on huomioitava, että esimerkiksi kansallisen hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen edellyttää ripeitä lisätoimia kaikilla sektoreilla. Päästövähennystoimien riittävyyden arvioiminen on vaikeaa, ellei kokonaiskuvaa sektorirajat ylittävistä vaikutuksista ja kumulatiivisista riskeistä tarkastella systemaattisesti. Taakanjakosektorin tarkastelu irrallaan muiden sektorien kehityksestä voi johtaa aliarviointiin tarvittavien lisätoimien määrästä ja ajoituksesta.

Päästövähennyksiä tulisi siis vauhdittaa ja hiilinieluja vahvistaa, jotta pienennetään riskiä tarpeelle kattaa päästöjen alijäämää ostoyksiköillä ja siihen liittyvää taloudellista riskiä. Taakanjakosektorin ja LULUCF-sektorin ostoyksiköiden saatavuudesta tai hintatasosta ei ole varmuutta. Taakanjakosektorin ostoyksiköiden hinnat ovat kuitenkin todennäköisesti selvästi korkeampia kuin LULUCF-sektorin nieluyksiköiden. Esimerkiksi Euroopan unionin ilmastopaneelin raportissa[3] esitetyillä hintaesimerkeillä maankäyttösektorilla tehtävien ilmastotoimien kustannusrasite voisi olla 10–50 €/t CO_2-ekv. Jos tämä otetaan taloudellisen riskin arvioinnin lähtökohdaksi, se tarkoittaisi noin 1,1–5,5 miljardin kustannuksia vuosien 2021–2025 maankäyttösektorin velvoitteen alijäämästä, mikäli Suomi ei saisi maankäyttösektorin joustoja käyttöönsä. Jos joustot saataisiin täysimääräisesti käyttöön, kustannukset olisivat noin 0,8–4 miljardia euroa. ESABCC:n kustannusarviot ovat todennäköisemmin linjassa maankäyttösektorin toimien päästövähennyskustannusten kuin ostoyksiköiden hintojen kanssa. Myös korkeampia arvioita yksiköiden hinnoista on esitetty: esimerkiksi Irlannin neuvoa-antava veroneuvosto ja Irlannin ilmastopaneeli ovat käyttäneet tuoreessa arviossaan päästöoikeuksien hintojen suuntaisia yksikköhintoja, eli käytännössä yli 70 €/t CO_2-ekv.[4].

Vaikuttaa siltä, että KAISU3:n arvioissa nojaudutaan osittain odotusarvoon, että maankäyttösektorin velvoitteiden laiminlyönti tai siitä aiheutuvat taloudelliset seuraamukset eivät heijastuisi nykyisen EU-sääntelyn mukaisesti taakanjakosektorille.

Ohjauskeinot: Kuten KAISU3:ssakin todetaan, merkittävä osa suunnitelman toimenpiteistä on tukimuotoisia ohjauskeinoja, joiden toteuttaminen riippuu valtion ja EU:n rahoituksesta. KAISU3:ssa ei esitetä uusia verotuksellisia tai muita taloudellisia ohjauskeinoja. Suunnitelman nojautuminen rahoituspohjaltaan epävarmoihin, tukimuotoisiin ohjauskeinoihin lisää riskiä, ettei tavoiteltuja päästövähennyksiä saavuteta erityisesti, kun käytettävissä olevat marginaalit ovat jo valmiiksi pienet. Päästöjen hinnoittelu tarjoaisi keinon edistää kustannustehokkaita päästövähennyksiä ja siten tukisi ilmastotavoitteiden saavuttamista aiheuttaen mahdollisimman pienet kustannukset muulle yhteiskunnalle ja julkiselle taloudelle.

Sektorikohtaisia huomioita – liikenne

Luvussa 5.1 esitetään liikenteen nykytoimia ja PMI Orpon hallitusohjelman toimenpiteiden vaikutuksia. Teksti on harhaanjohtava todetessaan, että edellisen KAISUn toimenpiteiden toimeenpano on käynnissä. Näin ei ole, koska tärkein toimenpide, eli jakeluvelvoitteen nostaminen, on “maltillistettu” ja monien muidenkin toimenpiteiden toimeenpanon mitoitusta on muutettu. Tekstissä todetaan, että: “Muita autokannan uudistamiseen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymiseen tähtääviä toimia

[3] ESABCC 2025. *Scaling up carbon dioxide removals. Recommendations for navigating opportunities and risks in the EU*. https://climate-advisory-board.europa.eu/reports-and-publications/scaling-up-carbon-dioxide-removals-recommendations-for-navigating-opportunities-and-risks-in-the-eu

[4] Irish Fiscal Advisory Council & Irish Climate Advisory Council 2025. *A colossal missed opportunity. Ireland’s climate action and the potential costs of missing target*. https://www.fiscalcouncil.ie/a-colossal-missed-opportunity/

ovat... liikenteen verotuksen muutokset.” Tämä ei pidä paikkaansa, koska polttoaineveron alentaminen ja ajoneuvoveron muutokset ovat hidastaneet vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymistä.

Luvussa 6.2.1 esitetään, että liikenne olisi perusennusteen mukaisesti saavuttamassa tavoitteen, eikä lisätoimia tarvittaisi. Perusennuste pohjautuu uusien autojen myyntimäärään (89 000) ja sähköautojen osuuteen (50 prosenttia), jotka eivät toteutuneet vuonna 2025, joten perusennusteen mukaisesta 182 000 täyssähköauton kannasta vuoden 2025 lopussa jäätiin n. 17 000 autoa, mikä kasvattaa liikenteen päästöjä n. 0,04 Mt vuodessa suhteessa perusennusteeseen. Samoin kuorma-autojen sähköistyminen etenee (96 kpl lisää vuonna 2025) hitaammin kuin perusennusteessa (n. 200 kpl lisää vuonna 2025).

Liikenteen uusiutuvien polttoaineiden käytön kannalta keskeisin toimi on ns. jakeluvelvoitelaki, jonka mukaan jakeluvelvoitetta korotetaan vuosina 2024–2030 niin, että velvoitetaso nousee vuoden 2023 tasosta (13,5 prosenttia) 28 prosenttiin vuonna 2024 ja 34 prosenttiin vuonna 2030. Jakeluvelvoitteen nousu on mukana perusskenaariossa, jossa on huomioitu vuoden 2023 kevääseen mennessä toteutetut kansalliset toimet. Vuonna 2024 jakeluvelvoitetta kuitenkin vähennettiin vuosille 2025–2027 niin, että vuonna 2025 taso on 16,5 % (tasosta 29 %), vuonna 2026 19,5 % (tasosta 29 %) ja vuonna 2027 22,5 % (tasosta 30 %). On huomionarvoista, että jakeluvelvoitteen nousun hidastaminen ja uusiutuvan liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen nostamatta velvoitetasoa vastaavasti kasvattavat liikenteen päästöjä perusskenaarioon verrattuna, eikä perusskenaariota voida siten pitää uskottavana.

PMI Orpon hallitusohjelmassa on myös useita muita toimenpidelinjauksia, jotka kasvattavat tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä perusskenaarioon verrattuna. Näitä ovat muun muassa liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen ilman velvoitetason nostoa, jakeluvelvoitteen joustomekanismi, polttoaineveron keventäminen, ajoneuvoveron keventäminen suuripäästöisiltä autoilta ja joukkoliikenteen arvonlisäveron nostaminen 10 prosentista 14 prosenttiin.

Hallitusohjelman toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen päästöihin on arvioitu KAISU3:n taulukossa 4. Päästöjen arvioidaan kasvavan perusennusteeseen verrattuna yhteensä noin 0,36–0,99 Mt vuonna 2030 ollen siten noin 6,25–6,88 Mt eli noin 0,3–0,93 Mt yli tieliikenteelle lasketun 50 prosentin päästövähennystason (5,95 Mt). Uusia toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan siten vuoden 2030 osalta noin 0,3–0,93 Mt verran. KAISU3:ssa todetaan, että lisätoimien tarve olisi kuitenkin vain 0,3–0,43 Mt, jos jakeluvelvoitteen joustomekanismin liikenteen päästöjä kasvattavasta vaikutuksesta (maksimissaan noin 0,5 Mt) huolimatta päästövähennykset toteutuvat kokonaisuudessaan riittävästi muualla taakanjakosektorilla.

Koska PMI Orpon hallituksen toimenpiteet ovat jo kasvattaneet liikenteen päästöjä merkittävästi perusennusteeseen verrattuna, tarvitaan runsaasti lisätoimenpiteitä. Suunnitelmassa esitettyjen liikenteen päästöjä vähentävien politiikkatoimien vaikutus taakanjakosektorin päästöihin vuonna 2030 arvioidaan olevan vähintään 0,18 Mt. Lisätoimilla aikaansaatavaa päästövähenemää on syytä pitää vähäisenä ja, kuten luvussa 6.2.1 todetaan, päästövähenemä ei vastaa päästöjen kasvua, jonka hallitusohjelmaan kirjatut liikenteen päästöjä lisäävät toimet aiheuttavat (0,3–0,43 Mt tai 0,36–0,99 Mt). Liikenne ei siis ole saavuttamassa esitetyillä toimilla sille Fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitettyä 50 prosentin päästövähennystavoitetta vuonna 2030.

On myös huomionarvoista, että jos päästöjä ei vähennetä nimenomaan liikennesektorilla, Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoite päästöjen puolittamisesta vaikeutuu. Kuten KAISU3:ssakin todetaan, jos tavoitteeseen ei päästä, on olemassa riski, että Euroopan komissio tulkitsee tiekarttauudistuksen perutuksi. Valtiovarainministeriön arvion mukaan tästä voisi seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetys Euroopan unionin elpymisvälineeseen kuuluvassa rahoituksessa (RFF-rahoitus).

Jakeluvelvoitteen joustomekanismin riskinä on, että se ohjaa päästövähennyksiä pois liikenteestä (n. 0,1 Mt) ja voi haitata taakanjakosektorin velvoitteiden toteutumista. Riskinä on myös, että joustomekanismin puitteissa hyväksytään toimia, jotka voisivat toteutua ilman joustomekanismia. Toimien lisäisyyden varmistamiseksi olisi yksinkertaisinta, että joustomekanismiin ei sisällytetä toimia, jotka kuuluvat jonkin ohjauskeinon piiriin, esimerkiksi saaden valtiolta suoria tukia.

Yksittäisistä toimenpiteistä voidaan todeta, ettei romutuspalkkiokampanja päätetyssä muodossa (Laki henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2026 ja 2027) edistä autokannan sähköistymistä tai liikenteen päästövähennyksiä ja sen hyödyllisyys yhteiskuntatalouden tai valtiontalouden ja kansanterveyden kannalta on kyseenalainen. Romutuspalkkiossa on liian korkea päästöraja (140 g/km) romutuspalkkion tukemana hankittaville muille kuin nollapäästöisille henkilöautoille, eikä palkkiota voi hyödyntää sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan edellisten kampanjoiden tapaan. Romutettava auto voi siis olla jopa vähäpäästöisempi kuin romutuspalkkiolla hankittava auto. Nyt KAISU3:ssa kuitenkin romutuspalkkio on esitetty yhtenä päästöjä vähentävänä toimena.

Ilmastopaneelin arvion mukaan (Seppälä ym. 2024) tieliikenteessä voitaisiin saavuttaa 5,92 Mt päästöt vuonna 2030 nostamalla jakeluvelvoitteen tasoa (sisältäen uusiutuvan liikennesähkön energiamäärää vastaava nosto), tukemalla sähkökuorma-autojen ja niiden latausverkoston investointeja sekä nostamalla joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn tukia. Lisäksi Ilmastopaneeli on arvioinut, että 3,3–3,4 Mt päästöt tieliikenteessä vuonna 2035 voidaan saavuttaa kahdella vaihtoehtoisella kehityksellä. Ensimmäinen skenaario perustuu uusiutuvan polttoaineen jakeluvelvoitteen kasvattamiseen ja toinen erittäin nopeaan autokannan sähköistymiseen. Jakeluvelvoitteen kasvattamiseen perustuvassa tieliikenteen skenaariossa jakeluvelvoitteen tulisi olla 52 prosenttia liikenteen energiasta vuonna 2035, jolloin dieselistä 71 prosenttia pitäisi olla uusiutuvaa. Erittäin nopean sähköistymisen skenaariossa autokannassa tulisi olla vuonna 2035 noin 1,8 miljoonaa täyssähköhenkilöautoa ja 21 000 täyssähkökuorma-autoa, mikä vaatisi voimakkaita taloudellisia ohjauskeinoja, kuten CO_2-perusteisen autoveron kaksinkertaistamista ja CO_2-perusteisen ajoneuvoveron kolminkertaistamista.

Ilmastopaneeli korostaa sähköistymisskenaarion edistämisen järkevyyttä sekä kansantaloudellisesta että yksityistaloudellisesta näkökulmasta jakeluvelvoitteen nostamisen sijaan. Yksi tärkeä ja kustannustehokas toimenpide sähköistymisskenaarion edistämiseen on yleisen viestimisen muuttaminen sähköistymisen kannalta positiivisempaan suuntaan maassa, jossa sähkön halvan hinnan ja pitkien etäisyyksien takia sähköistymisellä on omat etunsa arjen kustannusten vähentämisessä. Sähköistymiseen liittyy myös uusia liiketoimintamahdollisuuksia energia- ja digitalisaatio-osaamisen kautta, minkä takia sähköistymisen tukemista ei pidä nähdä pelkästään kulueränä.

Tärkeitä terveyttä edistäviä toimia liikennesektorilla ovat kävelyn ja pyöräilyn edistäminen (kävelyn ja pyöräilyn valtionavustukset, MAL-sopimukset), jotka lisäävät fyysistä aktiivisuutta ja sitä kautta terveyttä. On valitettavaa, että työsuhdepyörän veroetu on päätetty poistaa, kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitusta on vähennetty merkittävästi 30 miljoonasta vuotta kohden (2021–2022) 3 miljoonaan/vuosi (2026), suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukea on vähennetty ja joukkoliikenteen arvonlisävero nostettiin 10 prosentista 14 prosenttiin. Nämä toimet hidastavat siirtymää yksityisautoilusta kestäviin ja terveyttä edistäviin kulkumuotoihin ja ovat myös ristiriidassa hallituksen Suomi Liikkeelle -ohjelman kanssa.

Fyysistä aktiivisuutta lisäävien toimien ohella terveyttä edistävät toimet, jotka vähentävät liikenteen ilmansaasteille ja melulle altistumista erityisesti kaupungeissa, ovat merkittäviä – yhtenä tärkeimmistä liikenteen sähköistyminen. Tästä näkökulmasta esimerkiksi jakeluinfran laajentamiseen ja sähköisen ajoneuvon hankintaan kohdistuvat tuet ovat kannatettavia. Toisaalta polttoaineverotuksen

keventäminen sekä vanhojen keski- ja suuripäästöisten autojen ajoneuvoveron alentaminen hidastavat niin sähköistymistä kuin yksityisautoilun määrän ja sen päästöjen vähenemistä.

Liikenteen sektorikohtaisissa lisätoimenpiteissä on mainittu Traficomin valtionavustus hankkeisiin, joissa parannetaan kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita. Tämä avustus on kuitenkin riittämätön (vuonna 2025 3 milj. euroa) panostus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen päästöjen vähentämisen ja terveyden edistämisen näkökulmasta. Resursseja tähän tulisi ohjata myös muualta.