Liikenne- ja viestintävaliokunnan kuuleminen
KEIS, KAISU, PITKO

Mattias Hellström, Neste
26.2.2026

CONFIDENTIAL

Jakeluvelvoite on ennustettava ja tehokas keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi

Jakeluvelvoitteen lukuisat muutokset kuluneina vuosina ovat heikentäneet luottamusta jakeluvelvoitteen ja velvoitetasojen pysyvyyteen ja siten **kasvattaneet alan investointiepävarmuutta**

Jakeluvelvoite on **keskeisin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen keino**, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että Suomen taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen

Jakeluvelvoitteen välituotevety on edellytys jalostamoille siirtyä vihreän vedyn käyttöön. Nesteellä suunnitteilla alkuperäistä pienempi uusiutuvan vedyn tuotanto johtuen välituotevedyn rajatusta tasosta - tässä Suomi jää valitettavasti eurooppalaisista verrokeista.

Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman tavoitteesta lipeäminen saattaa johtaa tulonmenetyksiin

- Jakeluvelvoitteeseen tehtävillä muutoksilla voi olla vaikutusta myös Suomen elpymis- ja palautumistukivälineestä saataviin maksatuksiin.

- KAISU muistuttaa, että Fossiilittoman liikenteen tiekartta on yksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan kuuluvista uudistuksista, joiden toteuttamisesta raportoidaan EU:n RRF-rahoituksen maksatuspyynnöissä.

- Mikäli liikenteen päästöt eivät vuonna 2030 puolitu, on riski, että Euroopan komissio tulkitsee Fossiilittoman liikenteen tiekartta -uudistuksen perutuksi.

- Jos uudistus katsottaisiin kokonaan perutuksi, **voi siitä VM:n arvion mukaan seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetys RRF-rahoituksessa.**

Suomen taakanjakosektorin tavoitteet vaarassa - sanktiot voivat tulla kalliiksi Suomelle

- Saksa on jo joutunut ostamaan päästövähennysyksiköitä muilta jäsenmailta saavuttaakseen taakanjakosektorin tavoitteensa.
  - Saksan toiminta toimii ennakkotapauksena ja pakottaa epäsuorasti muut EU-maat noudattamaan sääntöjä ja kunnioittamaan asetettuja ilmastotavoitteita

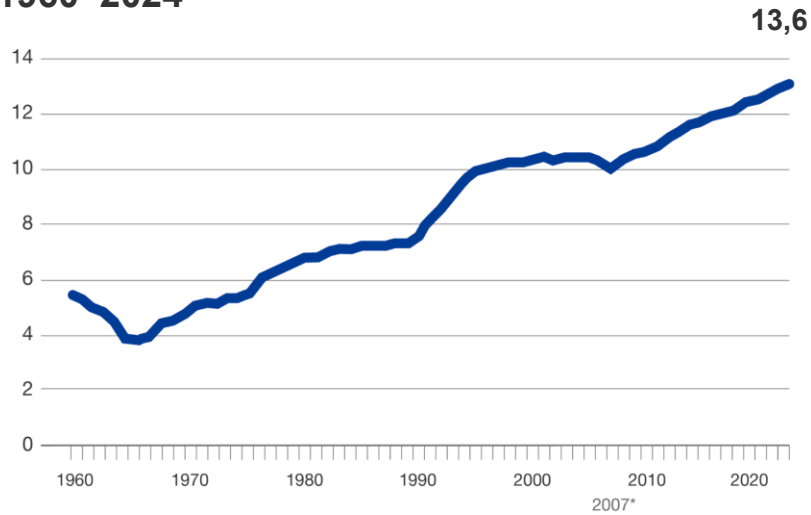
- Taakanjakoasetuksen mukaan tulee vielä 8 %:n lisävelvoite seuraavalle vuodelle, jos tavoitteeseen ei pääse (eli kerrotaan päästötavoite 1,08:lla)

- Suomen valtion ei liene viisasta maksaa toisten maiden päästövähennyskeinoista

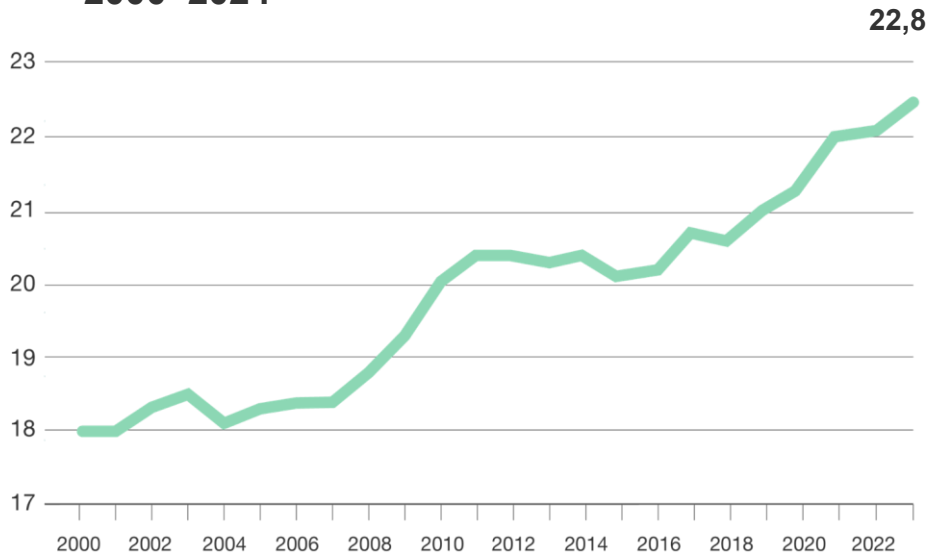
- Päästöoikeuksien lähivuosien määrästä ja hinnasta markkinoilla ei tällä hetkellä ole mitään takeita
- Kasvaako Suomen taakanjakosektorin velvoite entisestään, jos LULUCF-sektorin tavoite jää saavuttamatta?

Suomen autokanta EU:n vanhimpia - ja vanhenee edelleen

Henkilöautojen keski-ikä 1960–2024



Henkilöautojen keskimääräinen romutusikä 2000–2024



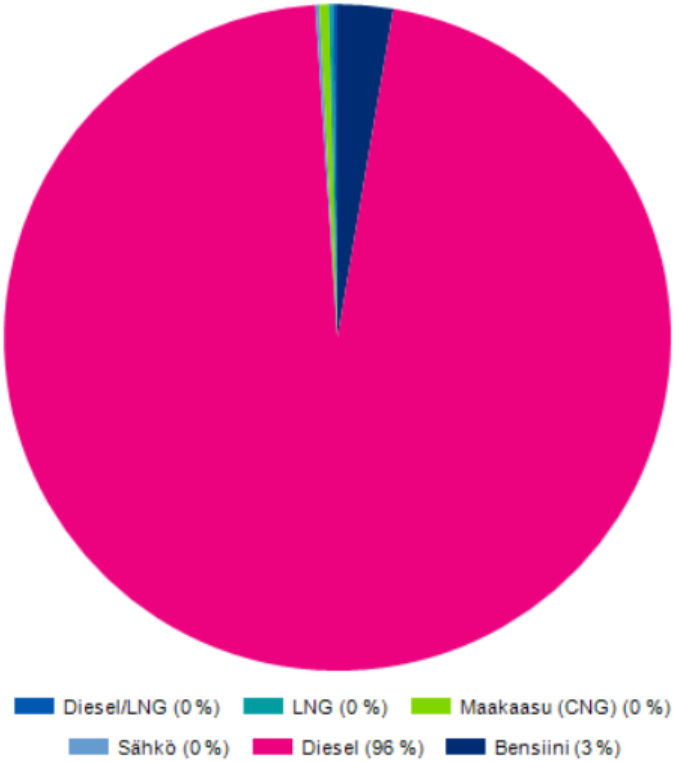
Ikätilasto sisältää kaikki liikennekäytössä olevat henkilöautot, myös museoautot.
Vuosien 1960–2006 tilasto kuvaa rekisterissä olevien autojen keski-ikää ja vuosien 2007–2024 luvut liikennekäytössä olevien autojen keski-ikää vuoden lopussa.

Lähde: Autoalan tiedotuskeskus

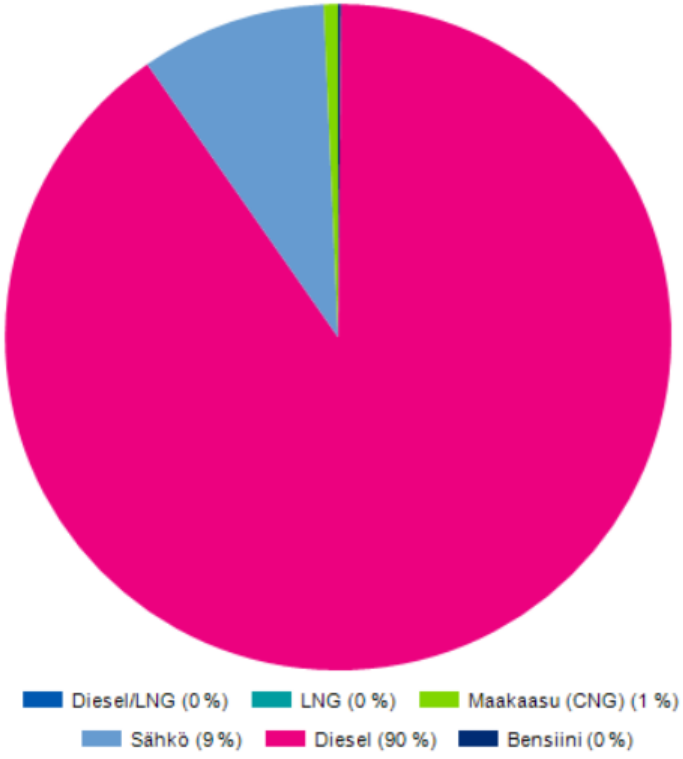
NESTE

Ajoneuvokannan koostumus 3/2025

Liikennekäytössä olevat Kuorma-autot, 2025Q3.



Liikennekäytössä olevat Linja-autot, 2025Q3.



TRAFICOM
LIFE22-IPC-FI-ACE LIFE.
Co-funded by the
European Union.