

Liikenteen ilmastotyön strategiset valinnat ja rahoitus

Jakeluvehoite lisää uusiutuvan energian käyttöä tieliikenteessä ja on liikenteen tärkeimpiä päästövähennyskeinoja Suomessa. Se korottaa kuitenkin bensiinin ja dieselin hintaa. Lisäksi uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineiden saatavuuteen liittyy riskejä, ja vety ja sen johdannaiset ovat puolestaan pysyneet erittäin kalliina.

Raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymä sähköön ja kaasuun on lähtenyt viime vuosina käyntiin ja teknologia kehitty nopeasti. Useiden arvioiden mukaan sähkö saavuttaa kokonaiskustannuksissa dieselin hintatason useimmissa kuorma-autojen kokoluokissa vuoteen 2030 mennessä.

Käyttövoimasiirtymän tilapäinen edistäminen auttaisi kiihdyttämään siirtymää pois dieselkuorma-autoista, mikä turvaisi kuljetuskustannusten kohtuullisuuden ja ennustettavuuden ja auttaisi Suomea saavuttamaan ilmastovelvoitteensa. Tilannetta voi verrata takavuosina käytettyyn tuulivoiman syöttötariffiin, jonka myötävaikuttamana Suomi saa nyt nauttia halvan sähkön tuomasta kilpailuedusta.

- **Priorisoidaan kustannustehokkaimpia keinoja edistettäessä kunkin liikennemuodon käyttövoimasiirtymää**

- **Tieliikenteen ilmastotyössä priorisoidaan energiatehokkuutta sekä käyttövoimasiirtymää sähköön ja kaasuun.** Tampereen yliopiston [mukaan](#) tieliikenteen voimakas sähköistäminen voisi tuoda jopa 6,6 miljardin euron säästöt yhteiskunnalle nykykehitykseen verrattuna vuoteen 2035 mennessä, mistä kuorma-autojen osuus on noin 800 M€.

Raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymä sähköön ja kaasuun on vasta käynnistynyt, ja lähes 99 % Suomen kuorma-autokannasta on vielä diesel- tai bensiinikäyttöistä. Alkuvaiheessa raskaan liikenteen siirtymälle tarvitaankin merkittävästi valtion tukea. Lisäksi julkista ja kevyttä liikennettä kannattaa edistää, sillä nämä alentavat tehokkaasti tieliikenteen päästöjä.

Yllä mainitut keinot tulee nähdä ensisijaisina toimina tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi, ja niihin tulee panostaa merkittävästi. Jakeluvehoitteen 2030-luvun polku tulee mitoittaa siten, että jakeluvehoite tuottaa loput tarvittavista päästövähennyksistä.

- **Alennetaan vedyn ja sähköpolttoaineiden käyttövelvoitetta tieliikenteessä 2028—2029 ja jäädytetään velvoite vuoden 2030 erittäin kunnianhimoiselle tasolle.** Tämä hillitsee bensiinin ja dieselin hinnannousua, sillä varsinkin sähköpolttoaineet ovat todennäköisesti hyvin kalliita.

Tieliikenteen jakeluvehoitteessa käynnistyy vuonna 2028 vedyn ja sähköpolttoaineiden käyttövelvoite (ns. RFNBO-velvoite, 1,5 %-yksikköä). Palta on kuitenkin arvioinut, että vaikka kaikki Suomen käynnistyneet ja investointipäätöksen saaneet vedyntuotantolaitokset tuottaisivat yksinomaan synteettistä kaasua eli e-metaania tieliikenteelle, määrä kattaisi vain noin neljänneksen vuoden 2028 velvoitteesta. Tästä seuraisi polttoaineiden jakelijoille sakkoja (tai tuontia ulkomailta), mikä korottaisi polttoaineiden hintoja ilman merkittäviä hyötyjä. Siksi RFNBO-velvoitetta tulee alentaa vuosille 2028—2029.

Vuoden 2030 RFNBO-velvoite (4 %-yksikköä) on erittäin korkea – ja nelinkertainen EU-minimiin nähden. Nykykehityksellä rekisteriin ei edes saada riittävästi ajoneuvoja, joissa pystytään käyttämään velvoitettu määrä vetyä ja sähköpolttoaineita 2030-luvun alkuvuosina. Velvoitteen täyttämiseksi tulee palauttaa käyttöön kaasukuorma-autojen hankintatuki.

Velvoitteen saavuttaminen edellyttää Paltan arvion mukaan sitä, että kaasukäyttöisten kuorma-autojen määrä kasvatetaan 37 % arvioitua korkeammaksi 2030 mennessä (ja 3,3-

kertaiseksi nykyiseen nähden)¹. Tällöin kaasujoneuvoissa käytettäisiin pelkästään synteettistä kaasua, ja halvempi biokaasu jouduttaisiin 2030-luvun alkuvuosina käyttämään tieliikenteen ulkopuolisissa kohteissa.

- **Suunnataan vetytalouden ohjauskeinot tukemaan lento- ja meriliikenteen tarpeita.** Sähkölpoltoaineet ja muut kestävät lentopolttoaineet ovat välttämättömiä lento- ja meriliikenteen ilmastotyölle. Esimerkiksi eurooppalaisen lentoliikennealan [nettonollatiekartassa](#) niiden osuus päästövähennyksistä on 56 % vuoteen 2050 mennessä. Vetytalouden julkiset ohjauskeinot – esim. tuotantolaitosten investointituet – tuleekin vahvasti priorisoida tukemaan lento- ja meriliikenteen tarpeita.

- **Rahoitetaan liikenteen puhtaan siirtymän edistämistä päästökauppatuloilla**

- **Käytetään päästökauppatuloja edistämään liikenteen puhdasta siirtymää.** Vuonna 2028 käynnistyvä tieliikenteen ETS2-päästökauppa korottaa dieselin hintaa arviolta 11 snt/l (sis. alv) ja aiheuttaa kuorma-autoja käyttäville yrityksille reilun 100 M€ vuotuisen kustannuksen, jos päästöoikeuden hinta on 50 euroa tonnilta. Kompensoidaan lisäkulut kuljetusyrityksille käyttämällä valtion saamia ETS2-tuloja raskaan liikenteen puhtaan siirtymän edistämiseen.

Lento- ja meriliikenteen osuus ETS1-päästökaupan tuloista tulee puolestaan käyttää edistämään kyseisten alojen puhdasta siirtymää, erityisesti kaventamalla puhtaiden ja fossiilisten polttoaineiden hintaeroa.

- **Viimeisenä keinona alennetaan ammattidieselin budjettia rahoituksen varaamiseksi raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymälle,** jos ETS2-tulojen käyttäminen osoittautuu mahdottomaksi. Pääministeri Orpon hallituksen valmisteleva 40 M€/v ammattidiesel tarkoittaa dieselin valmisteveron palautusta (n. 3 snt/l) kuorma-autoja ja linja-autoja käyttäville yrityksille. Esimerkiksi palautuksen puolituksen vaikutus kuljetusten hintaan olisi maltillinen, mutta sen vapauttama 20 M€/v tukipotti raskaan liikenteen siirtymälle olisi merkittävä.

¹ Paltan arvio perustuen uusimpaan liikenteen perusennusteeseen (3/2024). Synteettinen kaasu eli e-metaani on ylivoimaisesti tärkein keino velvoitteen saavuttamiseen, sillä vetykäyttöiset ajoneuvot yleistyvät parhaimmillaankin hitaasti ja synteettistä dieseliä tai bensiiniä ei ole ainakaan tällä aikataululla näköpiirissä.

Palvelulupaus 2027: Palvelemme Suomea tänään ja huomenna

Palta tähtää eduskuntavaalivoitteillaan siihen, että palvelualat tunnustetaan kasvun, työllisyyden ja kilpailukykyyn moottoriksi. Kun palveluyritysten toimintaedellytyksiä vahvistetaan, vahvistetaan samalla koko Suomen tulevaisuutta. Paltan Palvelulupaus 2027 kertoo, mitä Suomi huomenna saa, kun palveluihin panostetaan: enemmän kasvua, työtä ja kilpailukykyä.

Palvelut tuottavat jo yli 40 prosenttia Suomen BKT:stä, työllistävät yli miljoona ihmistä ja muodostavat yli 30 prosenttia viennistä. Suomen kannattaa valita palvelualat nykyistä vahvemmin kasvun lähteeksi.

palta.fi/palvelulupaus