

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko: keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Ympäristövaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko: keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (VNS 9/2025 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava ympäristövaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- ympäristöneuvos Outi Honkatukia, ympäristöministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Outi Ampuja, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Jari Liski, Ilmatieteen laitos
- professori Heikki Liimatainen, Liikenteen tutkimuskeskus Verne
- yksikönjohtaja Ari Nissinen, Suomen ympäristökeskus
- Eurooppa-asioiden johtaja Tanja Lähdetluoma, VR-Yhtymä Oyj
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Oyj
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Vilhartti Hanhilahti, North European Oil Trade Oy
- Head of Sustainability Performance Emilia Lamminpää, St1 Nordic Oy
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- ekonomisti, ilmastopolitiikan asiantuntija Petteri Haveri, Energiateollisuus ry
- johtava asiantuntija Tuomas Tikka, Kemianteollisuus ry
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toimitusjohtaja Piia Karjalainen, Suomen Satamat ry
- erityisasiantuntija Mats Björkendahl, Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Suomen ilmastopaneeli
- Länsi-Suomen maakuntien liitot
- Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
- Suomen Kuntaliitto
- Elinkeinoelämän keskusliitto ry
- Etanoliautoilijat ry

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2026 vp

- FiCom ry
- Keskuskauppakamari
- Linja-autoliitto ry
- Pyöräliitto ry
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Finavia Oyj
- Teknologiateollisuus ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei huomautettavaa:

- Finnair Oyj

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Valiokunta pitää tärkeänä, että Suomi etenee johdonmukaisesti kohti ilmastolain mukaisia tavoitteita. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmalla (KAISU) on keskeinen merkitys erityisesti taakanjakosektorin päästövähennysten toteuttamisessa, joista liikenne muodostaa merkittävimmän osan.

(2) Valiokunta viittaa aiempiin lausuntoihinsa (LiVL 32/2022 vp ja LiVL 23/2017 vp) ja toteaa, että liikenteen päästövähennystoimien tulee olla samanaikaisesti kunnianhimoisia, realistisia ja kustannustehokkaita. Toimenpiteiden on oltava ennakoitavia ja sosiaalisesti kestäviä, eikä niistä saa aiheutua kohtuuttomia kustannuksia kansalaisille, kuljetuksille tai elinkeinoelämälle. Suomen erityisolosuhteet — pitkät etäisyydet, harva asutus ja vientivetoisen talouden kuljetusriippuvuus — on otettava johdonmukaisesti huomioon.

(3) Valiokunta korostaa, että lausunnon linjaukset ovat yhteneväisiä energia- ja ilmastostrategiasta (VNS 8/2025 vp) annetun lausunnon LiVL 4/2026 vp kanssa.

Päästökehitys ja tavoitteiden riittävyys

(4) Selonteon mukaan taakanjakosektorin päästöjen tulee olla vuonna 2030 enintään 17,2 Mt CO₂-ekv., mikä merkitsee 50 prosentin vähennystä vuoden 2005 tasosta. Vuonna 2024 taakanjakosektorin päästöt olivat 25,4 Mt CO₂-ekv. eli 26 prosenttia vuoden 2005 tasoa alemmat.

(5) Perusskenaarion (WEM) mukaan päästöt olisivat vuonna 2030 noin 18,9 Mt CO₂-ekv., jolloin lisävähennystarve olisi noin 1,7 Mt CO₂-ekv. Valiokunta toteaa, että nykyiset toimet eivät yksin riitä saavuttamaan vuoden 2030 tavoitetta ilman joustoja. Vuosina 2021—2024 kertynyt noin 3,8 Mt CO₂-ekv.:n ylijäämä sekä mahdollisuus hyödyntää ETS1-joustoa (0,7 Mt CO₂-ekv. vuodessa, yhteensä 7 Mt vuosina 2021—2030) helpottavat veloitteen täyttämistä, mutta eivät poista rakenteellista päästövähennystarvetta.

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2026 vp

(6) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että vuoden 2035 WEM-skenaariossa päästöt olisivat noin 15,4 Mt CO₂-ekv., kun tavoitepolku edellyttäisi alle 10 Mt CO₂-ekv.:n tasoa. Tämä osoittaa, että tavoitteet ja keinot eivät kaikilta osin ole linjassa. Nykyisten toimien riittämättömyys voi johtaa siihen, että päästövähennystoimia joudutaan kiristämään myöhemmässä vaiheessa, mikä saattaa lisätä kustannusrasitetta sekä kotitalouksille että yrityksille.

(7) Valiokunta korostaa epävarmuuksien avoimen esiin tuomisen merkitystä. Teknologia tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia, mutta teknologia yksin ei riitä, vaan tarvitaan myös poliittisia ratkaisuja. Näiden taloudelliset vaikutukset voivat kuitenkin olla merkittäviä, minkä vuoksi vaikutusarvioinnin ja kustannusvaikuttavuuden merkitys korostuu.

EU-kehys ja sääntely-ympäristön muutokset

(8) Valiokunta toteaa, että selonteon valmistumisen jälkeen EU-tasolla on tapahtunut muutoksia, jotka vaikuttavat arviointiin. Autoteollisuutta koskevat linjaukset sekä polttoaineiden jakeluun kohdistuvan ETS2-järjestelmän voimaantulon lykkääntyminen vuodella muuttavat lähtökohtia.

(9) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että ETS2 ja kansallinen jakeluelvoite ovat osittain päällekkäisiä ohjauskeinoja. Valiokunta ei pidä päällekkäistä sääntelyä tarkoituksenmukaisena, vaan korostaa sääntelyn selkeyttä, teknologianeutraalisuutta ja tasapuolisuutta. Toimien tulee kohdistua yhdenmukaisesti ja välttää tilanteita, joissa samasta päästöstä maksetaan useamman mekanismin kautta.

Liikennesektori ja kustannusvaikutukset

(10) Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde. Valiokunta pitää liikenteen päästövähennystoimia keskeisinä, mutta korostaa, että kuljetusten toimivuus ja kohtuulliset kustannukset ovat välttämättömiä Suomen kilpailukyvyllä. Päästökaupan laajentuminen lisää erityisesti raskaan liikenteen kustannuksia ja vaikuttaa suoraan logistiikkakustannuksiin.

(11) Valiokunta korostaa teknologianeutraalisuutta erityisesti raskaan liikenteen osalta. Raskaan liikenteen täysimääräinen sähköistyminen on toistaiseksi haastavaa, ja vaihtoehtoiset käyttövoimat — biokaasu, uusiutuvat polttoaineet ja vety — ovat keskeisiä. Jakelu- ja tankkausinfrastruktuurin kehittäminen on välttämätöntä, jotta uudet käyttövoimat voivat yleistyä. Suomen erityisolosuhteet, kuten kylmä ilmasto ja pitkät etäisyydet, on otettava huomioon. Esimerkiksi AdBlue-järjestelmien toimivuus kovissa pakkasissa osoittaa, että teknologiaratkaisujen soveltuvuus ei ole kaikkialla itsestään selvää.

(12) Valiokunta pitää myönteisenä, että selonteossa on arvioitu sosiaalisia vaikutuksia ja kustannusvaikutuksia. Muuntotuen palauttaminen ja kävelyn ja pyöräilyn tukeminen ovat kannatettavia toimia. Samalla valiokunta toteaa, että kustannusvaikuttavuusarviot eivät kaikilta osin ole täysin vertailukelpoisia, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn osalta.

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2026 vp

Fossiilittoman liikenteen tiekartta ja RRF

(13) Taakanjakosektorille kuuluva liikenteen päästöjen puolittamiseen tähtäävä fossiilittoman liikenteen tiekartta on osa Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (RRP). Valiokunta korostaa, että Suomen tulee esittää uskottavat toimet uudistuksen tavoitteiden saavuttamiseksi, sillä komissio arvioi uudistusten etenemistä maksatuspyyntöjen yhteydessä. Uudistuksen katsominen perutuksi voisi johtaa RRF-rahoituksen menetyksiin.

Kulhutavat, MAL-sopimukset ja raideliikenne

(14) Valiokunta korostaa, että kulkutapavalinnoilla on merkittävä vaikutus päästökehitykseen. Vaikka Suomi on pitkien etäisyyksien maa, selonteon mukaan noin 60 prosenttia päästöistä syntyy lyhyillä matkoilla. Taajamaseuduilla joukkoliikenne, pyöräily ja kävely ovat tehokkaita päästövähennyskeinoja.

(15) MAL-sopimuksilla on keskeinen rooli infrastruktuurin suunnittelussa ja kestävien kulkumuotojen edistämisessä. Riittävä ja ennakoitava rahoitus on välttämätöntä, jotta sopimusten tavoitteet toteutuvat.

(16) Raideliikenteen kasvu on keskeinen osa hiilineutraaliustavoitetta. Korjausvelan vähentäminen, kohdenneet investoinnit ja sähköistyneen jatkaminen vahvistavat sekä kilpailukykyä että työssäkäyntialueiden toimivuutta.

Meri- ja lentoliikenne

(17) Valiokunta korostaa EU-vaikuttamisen merkitystä meri- ja lentoliikenteessä. Kestävien polttoaineiden saatavuuden edistämisen lisäksi on tärkeää vaikuttaa polttoaineiden käytön edistämiseen ja rahoitusinstrumenttien jatkuvuuteen. Kilpailukykyyn turvaamiseksi sääntely tulee mahdollisimman laajasti perustua kansainvälisiin ratkaisuihin.

Viestintäsektori ja teknologiset mahdollisuudet

(18) Digitalisaatio ja viestintäverkot mahdollistavat päästövähennyksiä muun muassa liikenteen ohjauksessa, älyliikenteessä, logistiikan optimoinnissa ja etätöiden lisääntymisessä. Telematiikka, reaaliaikainen data ja automaatio voivat parantaa liikennejärjestelmän energiatehokkuutta. Samalla valiokunta korostaa, että teknologian hyödyntäminen edellyttää investointeja ja ennustettavaa sääntely-ympäristöä.

(19) Hiilidioksidin talteenotto ja hyödyntäminen luovat pitkällä aikavälillä potentiaalia päästövähennysten saavuttamiseen, mutta niiden toteutuminen edellyttää selkeitä investointiedellytyksiä.

Toimintaympäristön ennustettavuus ja sosiaalinen kestävyys

(20) Valiokunta korostaa toimintaympäristön ennustettavuutta. Vain ennustettava ja johdonmukainen ilmastopolitiikka luo teollisuudelle ja yrityksille edellytykset tehdä

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2026 vp

pitkäjärjestyksiä investointeja. Ilmastopolitiikan on oltava sosiaalisesti kestävä ja turvattu kansalaisten toimeentulo sekä yritysten kilpailukyky.

(21) Valiokunta katsoo, että ilman riittävää rahoitusta ja realistisia toimenpiteitä tavoitteiden saavuttaminen on epävarmaa.

Johtopäätökset

(22) Valiokunta pitää keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa tärkeänä välineenä taakanjakosektorin velvoitteiden täyttämiseksi. Samalla valiokunta toteaa, että tavoitteiden saavuttaminen edellyttää keinojen riittävyyden jatkuvaa arviointia, sääntelyn johdonmukaisuutta sekä kustannusvaikutusten huolellista huomioimista.

(23) Valiokunta korostaa kilpailukykyä, huoltovarmuutta, sosiaalisen kestävyyden ja teknologianeutraalisuuden merkitystä sekä sitä, että liikennejärjestelmän toimivuus on turvattu koko maassa.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 5.3.2026

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Pekka Aittakumpu ps
jäsen Marko Asell sd
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Petri Huru ps
jäsen Aleksi Jäntti kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Mauri Kontu kesk
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Mats Löfström r
jäsen Pinja Perholehto sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker