

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko: Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Talousvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko: Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (VNS 11/2025 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava talousvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- teollisuusneuvos Petteri Kuuva, työ- ja elinkeinoministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- ympäristöneuvos Outi Honkatukia, ympäristöministeriö
- 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
- Suomen Kuntaliitto
- Finavia Oyj
- Motiva Oy

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2026 vp

- Elinkeinoelämän keskusliitto ry
- Etanoliautoilijat ry
- FiCom ry
- Keskuskauppakamari
- Linja-autoliitto ry
- Teknologiateollisuus ry
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
- Pyöräliitto ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei huomautettavaa:

- Finnair Oyj

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Valtioneuvosto on antanut eduskunnalle ensimmäistä kertaa ilmastolain (423/2022) mukaisen pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman selontekona (VNS 11/2025 vp). Suunnitelma tarkastelee kehityspolkuja vuoteen 2055 saakka ja sisältää useita vaihtoehtoisia skenaarioita (FIN, BIZ, ENV ja PPL). Suunnitelmassa ei linjata yksittäisiä politiikkatoimia, vaan niitä koskevat ratkaisut tehdään energia- ja ilmastostrategian, keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman sekä maankäyttösektorin ilmastosuunnitelman yhteydessä.

(2) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää tärkeänä, että ilmastopolitiikkaa valmistellaan ja päätöksiä tehdään tieteellisen tiedon pohjalta. Pitkän aikavälin tarkastelu tarjoaa arvokasta tietoa eri kehityspolkujen vaikutuksista. Valiokunta kuitenkin korostaa, että selonteossa esitetyt vaihtoehdot ovat skenaarioita eivätkä ennusteita. Skenaarioiden lähtöoletuksilla ja rajauksilla on ratkaiseva merkitys niiden tuottamiin tuloksiin.

(3) Valiokunta tarkastelee selontekoa erityisesti liikenteen ja viestintäsektorin näkökulmasta ottaen huomioon Suomen erityisolosuhteet, kuljetusten keskeisen merkityksen elinkeinoelämälle ja kilpailukyvyille sekä aiemmin energia- ja ilmastostrategiasta (VNS 8/2025 vp) ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (VNS 9/2025 vp) esitetyt kannanotot.

Ilmastotavoitteet ja liikennesektorin rooli

(4) Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa tarkastellaan kehitystä kohti ilmastolain mukaisia tavoitteita:

- vähintään 60 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta,
- vähintään 80 prosentin vähennys vuoteen 2040 mennessä,
- 90—95 prosentin vähennys vuoteen 2050 mennessä sekä
- hiilineutraalius vuoteen 2035 mennessä.

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2026 vp

(5) Suunnitelmassa esitettyjen skenaarioiden mukaan kotimaan liikenteen päästöt vähenevät merkittävästi vuoteen 2055 mennessä. Esimerkiksi FIN-skenaariossa kotimaan liikenteen päästöt alenevat 6,5 miljoonasta tonnista 1,1 miljoonaan tonniin ja BIZ-skenaariossa 6,3 miljoonasta tonnista 0,3 miljoonaan tonniin. ENV- ja PPL-skenaarioissa päästövähennykset perustuvat osittain liikennesuoritteiden vähenemiseen.

(6) Valiokunta pitää tärkeänä, että liikenteen päästövähennyksiä tarkastellaan useista eri lähtökohdista. Samalla valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että yhdessäkin selonteossa esitetyistä skenaarioista ei päästä fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisesti täysin päästöttömään liikenteeseen vuonna 2045, vaikka kyseinen tavoite on kansallisesti asetettu. Valiokunnan näkemyksen mukaan on erikoista, ettei suunnitelmassa ole laadittu erillistä skenaariota, jossa kyseinen tavoite saavutetaan, sillä tällainen tarkastelu mahdollistaisi vaihtoehtoisten, ilmastotavoitteiden saavuttavien polkujen ja keinojen vertailun.

Liikennesuoritteet ja skenaarioiden realismi

(7) Ympäristö edellä -skenaariossa (ENV) henkilöautoliikenteen suorite vähenee 27 prosenttia vuoteen 2055 mennessä ja tavaraliikenteen suorite 6 prosenttia. Myös PPL-skenaariossa liikennesuoritteet alenevat.

(8) Valiokunta toteaa, että nämä oletukset poikkeavat merkittävästi valtakunnallisista liikennesuorite-ennusteista ja liikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehitysnäkymistä. Suomi on harvaan asuttu ja pitkien etäisyyksien maa, jossa henkilöauto on monilla alueilla välttämätön kulkuväline eikä joukkoliikenne ole kattavasti saatavilla. Valiokunta katsoo, että henkilö- ja tavaraliikenteen merkittävä väheneminen edellyttäisi huomattavia rakenteellisia muutoksia yhteiskunnassa, joiden toteutuminen on epävarmaa.

(9) Skenaariot ovat sisäisesti loogisia, mutta ulkoisen toimintaympäristön kehitystä ei kuvata riittävästi. Valiokunta pitää ongelmallisena esimerkiksi FIN-skenaariota, jonka mukaan Suomessa myytäisiin polttomoottoriautoja vielä vuoteen 2045 saakka, vaikka EU-tasolla on päätetty uusien polttomoottoriautojen myynnin päättymisestä vuodesta 2035 alkaen. Tällaiset ristiriidat heikentävät skenaarioiden uskottavuutta päätöksenteon pohjana.

Vety, sähköpolttoaineet ja teknologiset oletukset

(10) BIZ-skenaariossa vedyn ja sähköpolttoaineiden käyttö liikenteessä yleistyy nopeasti hiilidioksidin talteenoton kehittyessä. Valiokunta pitää teknologisen kehityksen mahdollisuuksia merkittävänä, mutta katsoo, että markkinaehtoiseen kehitykseen perustuva nopea siirtymä vedyn ja sähköpolttoaineiden laajamittaiseen käyttöön liikenteessä herättää kysymyksiä.

(11) Skenaarioissa ei esitetä tietoa eri käyttövoimien ja teknologioiden hinnoista eikä kustannuskehityksestä. Ilman taloudellisia oletuksia on vaikea arvioida, kuinka realistista nopea siirtymä uusiin käyttövoimiin on erityisesti raskaan liikenteen ja pitkän matkan kuljetusten osalta. Valiokunta korostaa teknologianeutraalisuuden merkitystä ja pitää tärkeänä, että eri käyttövoimien ja ratkaisujen kustannusvaikutuksia tarkastellaan avoimesti.

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2026 vp

Logistiikka ja tavaraliikenne

(12) Valiokunta pitää valitettavana, että selonteossa käsitellään varsin vähän logistiikkaa ja tavaraliikennettä. Henkilöliikenteen sähköistyminen on edennyt nopeammin kuin raskaan liikenteen, minkä seurauksena tavaraliikenteen osuus liikenteen päästöistä kasvaa suhteellisesti. Uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääminen kohdistuu erityisesti dieselpohjaiseen tavaraliikenteeseen.

(13) Suomen ulkomaankaupasta valtaosa kulkee meriteitse. Merenkulun kilpailukyky ja kustannustaso ovat keskeisiä tekijöitä Suomen elinkeinoelämälle. Valiokunta korostaa, että EU- ja kansainvälisessä sääntelyssä on huolehdittava tasapuolisista kilpailuolosuhteista ja vältettävä päällekkäistä sääntelyä, joka heikentää Suomen asemaa kaukana Manner-Euroopasta sijaitsevana vientivetoisena taloutena.

Kilpailukyky, ennustettavuus ja sääntelyn selkeys

(14) Valiokunta korostaa, että ilmastopolitiikan tulee olla taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä. Kilpailukyvyistä ja elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksista on huolehdittava. Keinojen tulee kohdistua tasapuolisesti eri sektoreille, ja päällekkäistä sääntelyä tulee välttää.

(15) Suomen erityisolosuhteet — pitkät etäisyydet, kylmä ilmasto ja syrjäinen sijainti — on otettava huomioon. Esimerkiksi raskaan liikenteen teknisissä ratkaisuissa on huomioitava olosuhteet, joissa kaikki ratkaisut eivät välttämättä toimi suunnitellusti.

(16) Valiokunta painottaa toimintaympäristön ennustettavuutta. Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma ei sisällä yksittäisiä politiikkatoimia, minkä vuoksi skenaarioiden konkreettisia vaikutuksia liikennesektorilla on vaikea arvioida. Valiokunta katsoo, että prosesseja tulee yksinkertaistaa ja keskittyä sellaiseen tiedontuotantoon, joka aidosti tukee päätöksentekoa. Työtä ei tule tehdä tavalla, joka ei tuota lisäarvoa käytännön politiikkaratkaisuille.

Viestintäsektori ja digitalisaatio

(17) Valiokunta korostaa viestintäsektorin ja digitalisaation merkitystä pitkällä aikavälillä. Älyliikenne, liikenteen digitalisaatio, 5G- ja tulevat 6G-ratkaisut, etätyömahdollisuudet, logistiikan optimointi ja datan hyödyntäminen voivat osaltaan vähentää päästöjä ilman, että liikenteen sujuvuus tai taloudellinen toimeliaisuus heikkenee. Teknologian tarjoamat mahdollisuudet on hyödynnettävä täysimääräisesti, mutta valiokunta korostaa, että teknologia yksin ei ratkaise päästövähennysten toteutumista.

Johtopäätökset

(18) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää myönteisenä, että pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma tarjoaa useita vaihtoehtoisia kehityspolkuja ja perustuu tieteelliseen tietoon. Valiokunta kuitenkin katsoo, että osa skenaarioista perustuu oletuksiin, joiden realismia on syytä tarkastella kriittisesti, erityisesti liikennesuorituksen kehityksen, vedyn ja sähköpolttoaineiden nopean yleistymisen sekä EU-tason sääntely-ympäristön osalta.

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2026 vp

(19) Valiokunta korostaa, että ilmastotavoitteiden saavuttaminen on tärkeää, mutta toimenpiteiden tulee olla realistisia, kustannuksiltaan kohtuullisia ja Suomen kilpailukykyä turvaavia. Kuljetusten sujuvuus, merenkulun kilpailukyky ja logistiikan toimivuus ovat Suomen taloudelle elintärkeitä.

(20) Valiokunta pitää tärkeänä, että pitkän aikavälin tarkastelu tukee konkreettista päätöksentekoa ja mahdollistaa vaihtoehtoisten, tavoitteet saavuttavien polkujen vertailun. Samalla valiokunta korostaa tarvetta varmistaa, että ilmastopolitiikka etenee johdonmukaisesti, ennakoitavasti ja Suomen erityisolosuhteet huomioon ottaen.

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 Martin Paasi kok
jäsen Pinja Perholehto sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker