Eduskunta
Ympäristövaliokunta

YmV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 19.1.2026 - VNS 9/2025 vp

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU 3)

Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut suunnitelmaa valmistelleen kontaktiryhmän työhön ja erityisesti suunnitelman liikennettä koskevien osioiden laatimiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

EU:n taakanjakoasetuksen mukainen velvoite on vähentää Suomen taakanjakosektorin päästöjä vähintään 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. PMI Petteri Orpon hallitusohjelmaan on kirjattu, että taakanjakosektorille aiheutuva päästövelka minimoidaan ja päästötavoitteisiin vastataan vuoden 2030 vuosipäästöjen tasoa koskien. Hallitus sitoutuu vastaamaan päästövähennystavoitteisiin ja etenemään hiilineutraalisuustavoitteeseen ja sen jälkeen hiilinegatiivisuuteen siten, että se ei omilla päätöksillään tai politiikkatoimillaan nosta kansalaisten arjen kustannuksia tai heikennä elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Kotimaan liikenne (ilman lentoliikennettä) muodostaa lähes 40 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä ja on siten keskeinen sektori taakanjakoasetuksen velvoitteiden saavuttamisen kannalta. Taakanjakosektorille kuuluvan liikenteen päästöt puolittava Fossiilittoman liikenteen tiekartta -uudistus on myös osa Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (RRP) ja Suomen on esitettävä uskottavat toimet tämän uudistuksen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Merkittävä osuus liikenteen päästövähennystoimista, joilla tavoitellaan liikenteen päästöjen puolittumista vuoteen 2030 mennessä, sisältyy liikenteen perusennusteeseen (PEIKKO WEM-P). Ilman PMI Orpon hallitusohjelmassa määriteltyjä toimia, joilla on muutettu esimerkiksi jakeluvelvoitelakia, liikenne olisi perusennusteen mukaisesti saavuttamassa sille aiemmin asetetut tavoitteet eikä lisätoimia välttämättä enää vuoden 2030 osalta tarvittaisi. Ottaen huomioon sekä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste että PMI Orpon hallitusohjelman toimeenpanon päästöjä kasvattavat vaikutukset siihen, kotimaan liikenteen lisätoimenpiteiden tarve liikenteen päästöjen puolittamiseksi vuonna 2030 on noin 0,36–0,99 Mt.

KAISU 3:een sisältyy toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi yhteensä 0,18 Mt verran. Liikenne ei näin ollen olisi KAISU 3:een sisältyvin toimin saavuttamassa sille aiemmin asetettua 50 %:n päästövähennystavoitetta vuonna 2030. Vaikka taakanjaon velvoitteisiin on KAISU 3:ssa arvioidusti mahdollista vastata muiden

sektorien päästövähennysten vahvistamisella ja joustoja käyttämällä, päästövähennysten toteutuminen nimenomaan liikenteessä olisi olennaista Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman toimeenpanon kannalta. Komissio arvioi RRP:n uudistusten etenemistä rahoituksen maksatuspyyntöjen yhteydessä. Mikäli uudistus katsottaisiin perutuksi, se voisi johtaa osan RRF-rahoituksen saamatta jäämiseen.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteen toteutumiseen liittyy myös EU-sääntelystä johtuvia muutospaineita. EU:ssa sovittiin joulukuussa 2025 EU:n uudesta ilmastolaista, jonka myötä EU:ssa alkavan, uuden jakelijoiden päästökaupan alkua päätettiin lykätä vuodella (vuodesta 2027 vuoteen 2028). Joulukuussa 2025 komissio antoi myös kaksi liikenteen päästöihin merkittävästikin vaikuttavaa uutta lainsäädäntöehdotusta: henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoihin liittyvän muutosehdotuksen ja raskaan kaluston CO2-raja-arvoihin liittyvän muutosehdotuksen. Yhdessä nämä kolme ehdotusta kasvattavat liikenteen päästöjä (perusennusteeseen verrattuna) myös Suomessa ja siten vaikeuttavat taakanjakoasetuksen mukaisiin päästövähennysvelvoitteisiin pääsemistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että KAISU 3:een sisältyvien uusien liikenteen päästövähennysten toteutuminen edellyttää vielä määrärahojen osoittamista toimiin, joille ei toistaiseksi ole osoitettu rahoitusta. Vaikuttavimpia esitetyistä toimista olisivat puhtaiden kuorma-autojen hankintatuet sekä yksityisen ja julkisen jakeluinfran tuet, joille esitetty määrärahatarve on noin 10 miljoonaa euroa vuodessa kullekin toimelle. Toimet, joille on jo osoitettu rahoitusta ja joiden toteuttaminen on jo alkanut, ovat sähkökäyttöisten työsuhdeautojen veroetu, romutuspalkkiokampanja ja MAL-sopimusten toimeenpano kaupunkiseuduilla.

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa myös, että osana Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa on toimenpiteitä, joita on suunniteltu sisällytettäviksi Suomen kansalliseen suunnitelmaan EU:n sosiaalisen ilmastorahaston varojen käytöstä. Näiden toimien on vastattava sosiaalisen ilmastorahaston perustamisesta annettuun asetukseen (EU/2023/955) sisältyviin kriteereihin. Ilmastorahastolla toteutettavista toimista päätetään erikseen kevään 2026 aikana ja rahoitettavien toimien yksityiskohdat tarkentuvat tässä yhteydessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö haluaa lopuksi nostaa esiin riskin, joka liittyy maankäyttösektorin (LULUCF) ja taakanjakosektorin välisiin kytkentöihin EU:n ilmastolainsäädännössä. LULUCF-sektorin päästöjen mahdollinen alijäämä siirtyy taakanjakosektorin kannettavaksi, jos sektorin tavoitetta ei voida hoitaa muilla keinoin, esimerkiksi päästöyksiköiden ostoilla muista EU-maista. Nykytietojen valossa on olemassa selvä riski, että maankäyttösektorin päästövähennyksiä kaudelta 2021–2025 siirtyy katettavaksi taakanjakosektorilla. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että LULUCF-sektorilta siirtyvän päästömäärän kattaminen taakanjakosektorin lisätoimenpitein ei ole taloudellisesti kestävää, eikä käytännössä edes mahdollista LULUCF-vajeen mittakaavan vuoksi.