LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

3.2.2026
VNS 8/2025 vp

Eduskunta
Ympäristövaliokunta

YmV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 19.1.2026 - VNS 8/2025 vp

Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta

Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut energia- ja ilmastostrategian liikennettä koskevien osioiden laatimiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia kattaa energiapolitiikkaa koskevat linjaukset sekä politiikkatoimet, joilla vähennetään kasvihuonekaasupäästöjä yhteiskunnan eri sektoreilla ja vahvistetaan hiilen poistumaa ilmakehästä hiilinielujen avulla erityisesti vuodelle 2030 asetettujen EU-tavoitteiden täyttämiseksi. Liikenteen osalta energia- ja ilmastostrategia kattaa kansainvälisen lento- ja meriliikenteen toimet. EU:n taakanjakosektorille kuuluvista kotimaan liikenteen toimista on linjattu Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (KAISU 3). Tältä osin liikenne- ja viestintäministeriö viittaa lausuntoonsa KAISU 3:sta.

Kotimaan liikenteen päästövähennystoimista strategialuonnos mainitsee kuitenkin erikseen, että raskaan tieliikenteen puhdasta siirtymää edistetään lataus- ja tankkausasemien tuella ja että uusiutuvan polttoaineen jakeluvelvoite tulisi pitää vuonna 2030 34 %:ssa uusiutuvan energian direktiivin ja taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden saavuttamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö tunnistaa nämä toimet tarpeellisiksi ja vaikuttaviksi liikenteen päästöjen vähentämistoimiksi. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa myös, että vuosien 2027 ja 2028 välillä jakeluvelvoitteeseen on tulossa muita vuosia suurempi korotus (8,5 %-yksikköä). Koska taakanjakoasetus asettaa sektorille vuoden 2030 velvoitteen lisäksi myös kumulatiivisen velvoitteen vuosille 2021-2030 ja koska taakanjakosektorin kumulatiivisen velvoitteen saavuttaminen on jo nykyisellään tiukassa, myös vuoden 2028 jakeluvelvoitteen säilyttäminen nykyisellä tasollaan on erittäin tärkeää. Kumulatiivisen velvoitteen saavuttamiseen ei KAISU 3:ssa juuri ole ”pelivaraa”.

EU:n yleinen päästökauppa on keskeinen ohjauskeino kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että energia- ja ilmastostrategia ottaa huomioon lento- ja meriliikenteen tärkeän roolin Suomen kilpailukyvylle, huoltovarmuudelle ja saavutettavuudelle päästökauppaa kehitettäessä. Lento- ja meriliikenteen puhtaisiin teknologioihin siirtymisen ja hyödyntämisen kustannukset ovat merkittäviä ja uusiutuvien polttoaineiden osuus on alhainen. Lisätoimet näiden sektorien puhtaan siirtymän mahdollistamiseksi ovat tarpeen. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että jatkossa tulisi arvioida mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö | **Kommunikationsministeriet**
PL 31, 00023 Valtioneuvosto | lvm.fi | p. 0295 16001
PB 31, 00023 Statsrådet | lvm.fi/sv | tfn 0295 16001

Strategialuonnos toteaa myös, että kansallisessa liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelmassa on linjattu meriliikenteen maasähkön edistämisestä (toteutetaan meriliikenteen maasähkön verotuksen muutos EU:n energiaverodirektiivin uudistuksen mukaisesti tai selvitetään muita vaihtoehtoja maasähkön käytön edistämiseksi). Liikenne- ja viestintäministeriö muistuttaa, että joissakin verrokkimaissa on jo toteutettu maasähkön nollavero tässä tarkoituksessa.

Strategialuonnokseen sisältyvät toimet biokaasun, vetypohjaisten uusiutuvien polttoaineiden ja puhtaan sähkön tuotannon edistämiseksi ovat liikenne- ja viestintäministeriön näkökulmasta kannatettavia myös liikenteen puhtaan siirtymän ja kustannusten kohtuullistamisen kannalta. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tarpeellisena, että edistetään vetyinfrastruktuurin ja markkinan kehittymistä. Myös strategiassa esitetyt energiaverkkojen toimintavarmuutta edistävät toimet ovat tarpeellisia niin liikenteen kuin viestinnän kannalta.

Strategialuonnoksessa käsiteltyjen maankäyttösektorin päästövähennystoimien toteuttaminen on merkityksellistä kotimaan liikenteelle maankäyttösektorin (LULUCF) ja taakanjakosektorin välisen kytköksen vuoksi. EU:n ilmastolainsäädännön vuoksi LULUCF-sektorin päästöjen mahdollinen alijäämä siirtyy taakanjakosektorin kannettavaksi, jos sektorin tavoitetta ei voida hoitaa muilla keinoin, esimerkiksi päästöyksiköiden ostoilla muista EU-maista. KAISU3:n ja energia- ja ilmastostrategian valmistelua tukeneessa KEITO-hankkeessa tehdyn arvion mukaan LULUCF-sektorin päästökuilu vuosilta 2021–2025 olisi jopa 110–115 miljoonaa tonnia CO2-ekv. Nykytietojen valossa on riski, että maankäyttösektorin päästövähennyksiä kaudelta 2021–2025 siirtyy katettavaksi taakanjakosektorilla. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että tällaisen päästömäärän kattaminen taakanjakosektorin lisätoimenpitein ei ole taloudellisesti kestävää, eikä käytännössä edes mahdollista. Ministeriö muistuttaa, että esimerkiksi maankäytön ilmastosuunnitelman (MISU) valmistelun yhteydessä on tullut esiin, että maankäytön ja maa- ja metsätalouden puolella olisi mahdollista toteuttaa päästövähennystoimenpiteitä pienemmin kustannuksin kuin liikenteessä.

LVM pitää erittäin tärkeinä strategialuonnoksen linjauksia energian toimitus- ja huoltovarmuuden sekä kriittisen infrastruktuurin suojaamisen ja palautumiskyvyn kehittämisestä. Luotettava ja kestävä energiajärjestelmä on keskeisimpiä yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden osatekijöitä. Energia-alan kriittisten toimijoiden varautumisvelvoitteiden kehittäminen edistää myös liikenne- ja viestintäverkkojen ja -palveluiden toimintavarmuutta.