Suomen luonnonsuojeluliitto, kirjallinen asiantuntijalausunto
Liikenne- ja viestintävaliokunta
15. syyskuuta 2026

Asia: K 19/2026 vp Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2026

Suomen luonnonsuojeluliitto kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa seuraavaa:

Ilmastovuosikertomuksesta selviää, että pikaennakkotiedon mukaan Suomen nettopäästöt olivat 46,0 Mt CO2 -ekv. vuonna 2025, mikä ylittää vertailuvuoden 1990 tason. Fossiilipäästöjä on onnistuttu vähentämään, mutta taakanjakosektorin päästöt ylittivät Suomelle asetetun kiintiön. Maankäyttösektori oli viime vuonna nettonielun sijaan 9,4 Mt CO2 -ekv. suuruinen päästölähde. Hiilinielujen romahtamisen vuoksi Suomen nettovaikutus ilmastoon on siis kasvanut 35 vuoden aikajänteellä.

Mikäli tilanne ei parane nopeasti ei ole uskottavaa, että Suomi saavuttaisi EU:n nieluasetuksen (LULUCF) velvoitteet vuodelle 2030 ja ilmastolain mukaisen hiilineutraaliuden vuonna 2035. Suomi tarvitsee uskottavan suunnitelman ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Ilmastotavoitteiden saavuttaminen

Vuonna 2026 julkaistun ilmastolain tavoitteiden arvioinnin mukaan ilmastolain tavoitteet ovat ajantasaisia, mutta hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen vaatii lisätoimia kaikilla sektoreilla erityisesti maankäyttösektorilla. .

Käytettävissä olevan politiikkatoimiskenaarion mukaan ilmastolain vuosien 2030 ja 2040 päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa, kun otetaan huomioon hiilen talteenottoon perustuvat ratkaisut. Luonnonsuojeluliitto korostaa, että fossiilisista polttoaineista tulee irtautua kokonaan.

EU:n taakanjakoasetuksen vuoden 2030 velvoitteen täyttäminen on epävarmaa ja monilta poliittisesti sovituilta toimilta puuttuu rahoitus. Suunnitelluilla lisätoimilla ja joustoilla Suomi voisi tämän hetken arvion mukaan saavuttaa kumulatiivisen, yhteenlasketuista vuosittaisista päästökiintiöistä koostuvan, taakanjakosektorin tavoitteensa 2021–2030, vaikkakin vuoden 2030 päästötaso jää kyseisen vuoden päästökiintiötä korkeammaksi. Tämä vaikeuttaa mahdollisten vuoden 2030 jälkeisten päästötavoitteiden saavuttamista, jos päästöjen lähtötaso jää vuoden 2030 tavoitetta korkeammaksi. On myös tärkeää huomata, että ETS-jouston hyödyntäminen tarkoittaa sitä, että Suomelta jää saamatta päästöhuutokauppatuloja. Ilmastovuosikertomuksessa arvioidaan, että ETS2 voi helpottaa Suomen päästövähennystavoitteiden saavuttamista, mutta ei poista kansallisten politiikkatoimien tarvetta.

Luonnonsuojeluliitto muistuttaa, että maankäyttösektorin ilmastotoimet ovat välttämättömiä, jotta Suomi tekee osansa kuumenemisen hillitsemiseksi. Energia- ja ilmastostrategian valmistelussa käytettyjen KEITO-skenaarioiden pohjalta mittavatkaan investoinnit teknologisiin hiilinieluihin eivät riitä kompensoimaan maankäyttösektorin nettopäästöjä siten, että Suomi saavuttaisi vuoteen 2035 mennessä hiilineutraaliuden ja hiilinegatiivisuuden sen jälkeen. Luonnonsuojeluliitto näkee vaarana, että teknisten nielujen varaan lasketaan liian paljon. Työ- ja elinkeinoministeriö myönsi vastikään tukea kolmelle teollisuuden bioperäisen hiilidioksidin talteenoton hankkeelle yhteensä 26,6 miljoonaa euroa. Kaikissa tuetuissa hankkeissa talteen otettu hiilidioksidi hyödynnetään sähköpolttoaineiden tuotannossa. Parhaassa tapauksessa ne voivat siis edistää päästövähennyksiä liikenteessä (erityisesti lentoliikenteessä), mutta hiilinielutavoitteiden saavuttamista ne eivät edistä.

Suomen luonnonsuojeluliitto, kirjallinen asiantuntijalausunto
Liikenne- ja viestintävaliokunta
15. syyskuuta 2026

Maankäyttösektorin ilmastosuunnitelman arvioinnin mukaan suunnitelma on ajantasainen suhteessa sille asetettuun tavoitteeseen 3 Mt CO2 -ekv. lisäisestä ilmastovaikutuksesta. Luonnonsuojeluliitto huomauttaa, että maankäyttösektorin ilmastosuunnitelman tavoitetaso oli jo alunperin riittämätön suhteessa ilmastolain tavoitteisiin. Pääministeri Orpon hallitus ei ole päivittänyt maankäyttösektorin ilmastosuunnitelmaa tai tehnyt asiaa koskevaa ilmastolain mukaista lisätoimipäätöstä. Vuonna 2025 korkein hallinto-oikeus (KHO:2025:2) katsoi, että "*mikäli lisätoimien valmistelu viivästyisi huomattavasti siten, ettei lisätoimilla ilmeisesti enää olisi mahdollista säädetyssä aikataulussa saavuttaa ilmastolaissa asetettuja sitovia tavoitteita, olisi katsottava, että lisätoimia koskevat ilmastolain velvoitteet on laiminlyöty lainvastaisesti.*"

Nykyhallitus on vierittänyt vastuun maankäyttösektorin nielujen korjaamisesta seuraajalleen. Metsien kasvun ja nielujen vahvistamisen toimenpidepaketti oli aivan liian vaatimaton suhteessa tarvittaviin toimiin. Maankäyttösektorin ilmastosuunnitelma tuleekin päivittää ensi tilassa.

Ilmastopolitiikan tavoitteiden yhteensovittamiseksi Valtiontalouden tarkastusvirasto (VTV) on suositellut, että keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma ja maankäyttösektorin ilmastosuunnitelma tulisi valmistella yhtä aikaa jokaisella vaalikaudella.

Liikenne

Liikenteen päästöt ovat vähentyneet 30 prosenttia vuosien 2005 ja 2025 välillä. Vuosien 2024 ja 2025 välillä liikenteen päästöt pienenivät 7 prosentilla.

Tavoite puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005 tarkoittaa sitä, että taakanjakosektorille kuuluvat liikenteen päästöt saisivat olla enää noin 6,3 Mt CO2 -ekv. vuonna 2030. Jotta tavoitteeseen päästäisiin, päästöjen tulisi vähentyä noin 0,5 Mt CO2 -ekv. joka vuosi vuosina 2026–2030.

Ilmastovuosikertomuksen mukaan sähköistymisestä huolimatta jakeluvelvoite säilyy päästövähennyspotentiaaliltaan merkittävimpänä toimena liikenteessä. Kuluneella hallituskaudella hallitus on tehnyt useita liikenteen päästöjä lisääviä toimia.

Vuosikertomuksesta selviää, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseksi liikenteen fossiilisen bensiinin ja dieselin kulutus tulisi puolittaa. Fossiilisen dieselin käytön väheneminen on ollut tavoitteisiin nähden hyvin hidasta ja kehityksen vauhtia tulisi huomattavasti nopeuttaa, jotta tavoitteet voitaisiin saavuttaa. Luonnonsuojeluliitto muistuttaa, että hallituksen esittämä ammattidieselin veronpalautus on suora tuki fossiilisille polttoaineille, ja se laskee kannustimia siirtyä päästöttömiin polttoaineisiin. Se myös pahentaa öljyriippuvuutta tilanteessa, jossa fossiilisista polttoaineista on irrottauduttava. Julkista rahoitusta tulisi ennemmin kohdentaa raskaan liikenteen sähköistymiseen ja latausinfrastruktuurin kehittämiseen.

Kehityskohteiksi ilmastovuosikertomuksessa nousevat raskaan tieliikenteen latausinfra ja biometaanin jakeluasemien osalta. Henkilöautoliikenteen sähköistyminen etenee, mutta kuorma-autopuolella sähkön ja kaasun osuudet ovat vielä pieniä. KAISU3 sisälsi ehdotuksen puhtaiden kuorma-autojen hankintatueksi, mutta sille ei ole osoitettu rahoitusta (kustannusarvio 7,5 miljoonaa euroa vuodessa).

KAISU3 linjattiin myös muita toimia, kuten julkisen jakeluinfran tuet ja taloyhtiöiden latausinfra-avustus, joiden rahoitus puuttuu kokonaan.

Suomen ympäristökeskuksen raportin (2026) mukaan päästövähennyskeinojen kustannusvaikuttavuusanalyysin perusteella julkista rahoitusta kannattaisi suunnata taakanjakosektorilla erityisesti turvepeltojen kosteikkotoimiin, vähäpäästöisten kuorma-autojen ja työkoneiden hankintatukiin, sekä näiden jakelu- ja latausinfraan. Suomea velvoittavien taakanjakosektorin ilmastotavoitteiden saavuttaminen vuoteen 2030 mennessä edellyttää tulevan sosiaalisen ilmastorahaston lisäksi arviolta noin 200 miljoonan euron lisärahoitusta vuosille 2026–2029. Kaiken kaikkiaan energia- ja ilmastostrategiassa päätetyille toimille on vielä yhteensä noin 434 miljoonan euron lisärahoitustarve.

On myös merkillepantavaa, että komission ehdotus henkilö- ja pakettiautojen CO2 -raja-arvoasetuksen muuttamisesta vähentäisi sähköautojen ensirekisteröintien määrää vuosina 2035-2045.

Vuonna 2025 Suomen tieliikenteessä ajettujen kilometrien kokonaismäärä oli 48 miljardia autokilometriä, mikä oli hieman enemmän kuin vuonna 2024. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi sekä kansanterveyden parantamiseksi liikennesuoritetta tulisi saada vähennettyä erityisesti kaduilla, joissa nyt on nähty likkennesuoritteen kasvua. Vielä vuosina 2021-2022 valtio ohjasi kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan rahoitusta noin 30 miljoonaa euroa/vuosi. Vuonna 2026 rahoitusta kävely- ja pyöräilyhankkeisiin oli talousarviossa esitetty 3 miljoonaa euroa ja vuonna 2027 nolla euroa. Hallitus on myös heikentänyt joukkoliikenteen saatavuutta ja saavutettavuutta, muun muassa korottamalla joukkoliikenteen ALV:n 10 prosentista 14 prosenttiin.

Vaihtuva teema: Päästövähennyskustannusten ja ilmastopolitiikan kustannustehokkuuden arviointi

Luonnonsuojeluliitto pitää tärkeänä kustannusvaikuttavuuden ottamista mukaan ilmastovuosikertomukseen. Luku on kuitenkin lyhyt ja summaa viimeaikaisten taakanjakosektorin ja maankäyttösektorin toimia koskevien tutkimusraporttien tulokset. Olennaista olisi peilata näitä tuloksia valittuihin keinoihin. Joulukuussa 2025 julkaistun Valtiontalouden tarkastusviraston raportin mukaan ilmastopolitiikan tietoperusta on puutteellinen, jotta sen perusteella voisi toteuttaa kustannustehokasta ja riittävää ilmastopolitiikkaa. Yksittäisten päästövähennystoimien päästö- ja kustannusvaikutuksista ei ole riittävästi tietoa päätöksenteon tueksi. VTV:n mukaan valmisteluprosessia tulisi myös ajoittaa aikaisemmaksi ja sektoreiden tavoitteet tulisi sovittaa prosessissa paremmin yhteen.

Viesti on huolestuttava, kun muistetaan ilmastolain 8 § vaatimus huomioida ilmastopolitiikan suunnitelmien valmistelussa ilmastonmuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista koskevien toimien kustannustehokkuus.

Lisätietoja
Hanna Aho, johtava asiantuntija, 040 628 9495, hanna.aho@sll.fi
Nelli Immonen, ilmastoasiantuntija, 045 7885 2037, nelli.immonen@sll.fi