Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

Emilia Suomalainen
Yhdyskuntaratkaisut -yksikkö

14.9.2026

SYKE/2026/1886-2

Julkinen

Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Viite: Asiantuntijalausuntopyyntö: Liikenne- ja viestintävaliokunta keskiviikko 16.09.2026 klo 11.35
Asia: K 19/2026 vp Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2026

Suomen ympäristökeskuksen asiantuntijalausunto

Suomen ympäristökeskus (Syke) kiittää mahdollisuudesta lausua liikenne- ja viestintävaliokunnalle valtioneuvoston ilmastovuosikertomuksesta 2026. Keskitymme lausunnossa tieliikenteen tilanteeseen, sillä se on liikennesektorin ylivoimaisesti suurin päästölähde. Tieliikenne vastasi 35 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä vuonna 2024 ja työkoneet 9 %.

Kuten Ilmastovuosikertomuksessa 2026 huomioidaan, taakanjakosektorin ilmastotavoitteiden saavuttamiseen liittyy merkittäviä epävarmuuksia liittyen skenaarioiden ja arvioiden taustalla olevan liikennesektorin tulevan päästökehityksen toteutumiseen sekä suunniteltujen toimenpiteiden rahoitukseen ja toimeenpanoon. Tieliikennesektori tarvitseekin lisätoimia kansallisten ja EU-tason päästövähennysvelvoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi. Viime vuosina politiikkaohjaus ei ole valitettavasti pitkäjänteisesti ja johdonmukaisesti tukenut tavoitteiden saavuttamista, ja useat toimet ovat jopa olleet taakanjakosektorin ilmastotavoitteiden vastaisia, kuten uusimman romutuspalkkiokampanjan korkeat päästörajat, jakeluvelvoitteen, polttoaineverotuksen ja suuripäästöisiltä autoilta perittävän ajoneuvoveron keventäminen, joukkoliikenteen arvonlisäveron nostaminen ja ilmastoperusteisen valtionavustuksen poistaminen, kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman määrärahojen väheneminen ja työsuhdepyörien veroedun poisto.

Pitkällä aikavälillä tieliikenteen kestävä ilmastopolitiikka nojaa uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen lisäksi kahteen kulmakiveen: ajoneuvokannan sähköistyminen ja kulkutapasiirtymä. Koska biopolttoaineiden tuotannon lisääminen aiheuttaa kasvihuonekaasupäästöjä liikennesektorin ulkopuolella, erityisesti maankäyttösektorilla, on näiden päästöjen hillitsemiseksi tärkeää huolehtia siitä, että ajoneuvosuoritteita saadaan vähennettyä ja liikennettä sähköistettyä, jolloin myös jakeluvelvoitteen edellyttämät bio-osuudet voidaan saavuttaa alhaisemmilla biopolttoaineiden määrillä.

Ajoneuvokannan sähköistyminen

Ajoneuvokannan sähköistymisen osalta henkilöautokannan käyttövoimamuutos edistyy jo melko nopeasti, mutta raskaan liikenteen sähköistyminen on Suomessa vielä vähäistä esimerkiksi Ruotsin tilanteeseen verrattuna. Raskas liikenne on henkilöautoliikenteen jälkeen tieliikenteen toiseksi merkittävin päästölähde ja lisätoimia tarvitaankin sekä sähköajoneuvokannan että etenkin kattavan

latausinfran kehittämiseksi. Yhteiskunnan tuki raskaan liikenteen latausinfraan ja kalustoon on tärkeää erityisesti nyt markkinakehityksen kriittisessä alkuvaiheessa.

Ilmastovuosikertomuksen sivuilta 42–43 näkyy, että rahoitusta puhtaiden kuorma-autojen hankintatuelle ja julkisen jakeluinfran tuelle puuttuu. Kuitenkin raskaan liikenteen ajoneuvojen päästöintensiivisyys tekee niiden sähköistymisen tukemisesta erityisen vaikuttavaa ja kustannustehokasta. Sähkökuorma-autojen hankintaa tulisikin tukea, sillä se ei ole vielä markkinaehtoisesti kannattavaa dieselkuorma-autoihin verrattuna. Raskaiden sähköajoneuvojen käyttöönottoa hidastaa myös puutteellinen latausinfrastruktuuri, ja raskaan liikenteen latausverkoston kehityksen tukeminen onkin erityisen keskeistä. Julkisen latausverkon lisäksi myös raskaan liikenteen puolijulkista latausta tulisi kehittää esimerkiksi Ruotsin mallin mukaan. Teollisuusalueilla, varikoilla, terminaaleissa ja satamissa raskaan liikenteen latausinfra hyödyttäisi samalla myös työkoneiden sähköistämistä.

Kulkutapasiirtymän edistäminen ja tukeminen

Tuleva tieliikennettä koskettava polttoaineen jakelun päästökauppa (ETS2) tulee vaikuttamaan ajoneuvoliikenteen kustannuksiin fossiilisten polttoaineiden hintakehityksen kautta. Tämä luo mahdollisuuden edistää ja tukea vahvemmin siirtymää nykyisestä henkilöautoiluun painottuvasta henkilöliikenteestä kohti kestävämpiä kulkutapoja, joita ovat joukkoliikenne, kävely ja pyöräily. Samalla luodaan pohjaa aktiivisemmasta arkiliikkumisesta syntyville merkittäville kansanterveydellisille ja kansantaloudellisille hyödyille sekä parannetaan joukkoliikenteen kannattavuutta. Ajosuoritteiden lasku kulkutapasiirtymän myötä tukisi päästövähennysten lisäksi myös autoilusta syntyvien merkittävien yhteiskunnallisten kustannusten välttämistä, kun liikkumattomuus, onnettomuudet ja muut terveyshaitat vähenevät.

Kaupunkiseutujen joukkoliikennejärjestelmien, mutta myös aktiivista liikkumista tukevien liikkumisympäristöjen, määrätietoinen ja pitkäjänteinen kehittäminen on myös erityisen tärkeää käynnissä olevien yhteiskunnallisten megatrendien, kuten väestön ikääntymisen ja kaupungistumisen, valossa. Kaupungistumiskehityksen jatkuminen tekee joukkoliikenteen kehittämisestä välttämätöntä sekä autoilusta tiheästi asutuilla kaupunkiseuduilla koituvien merkittävien ilmansaaste- ja meluhaittojen että energia- ja tilatehokkuuden näkökulmista. Ikääntyvä väestö tarvitsee itsenäistä liikkumista ja toimintakykyä tukevia liikennepalveluja ja esteettömiä liikkumisympäristöjä.

Sosiaalisen ilmastorahaston toimet kulkutapasiirtymän edistämiseksi eivät yksin ole riittäviä, vaikkakin hyviä. Tarvitaan myös toimia, jotka tukevat joukkoliikennettä ja kävely- ja pyöräilyinfran kehitystä tiiviillä kaupunkiseuduilla, hyödyttäen siten mahdollisimman suurta käyttäjäjoukkoa ja tuoden maksimaalisia ilmastopäästö- ja muita rinnakkaishyötyjä. Kulkutapavalikoiman ja liikennejärjestelmän monipuolisemmalla kehityksellä taataan palveluiden ja työpaikkojen hyvä saavutettavuus ja siitä syntyvät hyödyt sekä yksilöille että yhteiskunnalle.

Henkilöliikenteen kulkutapasiirtymän lisäksi tulisi edistää tavaraliikenteen toimijoiden mahdollisuuksia siirtyä kumipyöräliikenteestä tehokkaampaan ja vähäpäästöisempään raideliikenteeseen. Kulkutapajakauman monipuolistaminen tukee myös kokonaisturvallisuutta vähentäen riippuvuutta polttoaineiden maahantuonnista sekä hilliten ilmastonmuutoksesta syntyviä moninaisia riskejä. Kuten Ilmastovuosikertomuksen 2026 esipuheessa (s. 6) huomioidaan, ”Epävakaassa maailmantilanteessa irtautuminen fossiilisista on tärkeä osa turvallisuus-, huoltovarmuus- ja talouspolitiikkaa.”

Liikenteen päästövähennysten kustannukset ja jakautumisvaikutukset

Liikenteen päästövähennystoimien kustannuksiin ja niiden jakaantumiseen tulisi kiinnittää nykyistä enemmän huomiota. Ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta on tärkeää arvioida, missä määrin liikenteen päästövähennykset perustuvat liikennejärjestelmän ja liikkumisen rakenteellisiin muutoksiin ja missä määrin tavoitteiden saavuttaminen nojaa uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteeseen, liikenteen sähköistymiseen ja fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppaan. Jälkimmäisten toimien kustannukset kohdistuvat merkittävältä osin kotitalouksille esimerkiksi polttoaineiden, autojen ja muun liikkumisen kustannusten kautta. Kustannusvaikutukset voivat olla pienituloisille kotitalouksille suhteellisesti suurempia ja siten lisätä liikenneköyhyyden riskiä erityisesti

alueilla, joilla henkilöautolle ei ole toimivia vaihtoehtoja. Ilmastopolitiikassa tulisikin nykyistä vahvemmin edistää toimia, jotka tukevat multimodaalisuutta ja yhdenvertaisia ja kohtuuhintaisia liikkumismahdollisuuksia, kuten joukkoliikenteen palvelutason ja infrastruktuurin kehittämistä sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamista. Tällaiset toimet voivat samanaikaisesti vähentää liikenteen päästöjä, tarjota kotitalouksille kohtuuhintaisia liikkumisvaihtoehtoja ja pienentää liikenneköyhyyden yleistymisen riskiä.

Lausunnon laatimiseen ovat osallistuneet johtava tutkija Emilia Suomalainen, erityisasiantuntija Karoliina Auvinen, erikoistutkija Eija Ferreira, yksikönjohtaja Ari Nissinen ja kehittämispäällikkö Sampo Soimakallio.

Johtava tutkija, asuminen ja liikenne — Emilia Suomalainen

Pääjohtaja — Leif Schulman

Jakelu LiV@eduskunta.fi
Tiedoksi Kirjaamo

Asiakirja: **SYKE/2026/1886-3 Lausunto, LiV_lausuntopyyntö_Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2026**

Seuraavat henkilöt (organisaationimen mukaisessa aakkosjärjestyksessä) ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti. / Följande personer (i bokstavsordning efter organisationens namn) har undertecknat detta dokument elektroniskt. / This document has been electronically signed by the following persons (in alphabetical order according to their organization's name):

Leif Schulman, Suomen ympäristökeskus
Emilia Suomalainen, Suomen ympäristökeskus, asuminen ja liikenne

Signed By:Emilia Suomalainen
Signed at:2026-09-14 08:46:12 +03:00
Reason:I approve this document

Signed By:Leif Schulman
Signed at:2026-09-14 09:06:08 +03:00
Reason:I approve this document