Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta 16.2.2026

Asia: VNS 8/2025 vp Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta

Lausunto kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta

Professori Heikki Liimatainen, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto

Kiitän mahdollisuudesta lausua kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta. Koska liikennettä käsitellään syvemmin keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (KAISU), ja siihen viitataan energia- ja ilmastostrategiassa monin paikoin, nostan lausunnossani esille samaan aikaan KAISUsta annetun lausunnon ydinkohdat ja lisään vain muutamia energia- ja ilmastostrategiaan liittyviä erityispiirteitä.

KAISUn ydinkohdat:

- KAISU3 on liikenteen päästöjen osalta sanalla sanoen häpeällinen. On täysin käsittämätöntä, että ilmastosuunnitelmassa esitetään politiikkaskenaario, jossa päästöt ovat suuremmat kuin nykytoimiskenaariossa. Liikenteen ilmastosuunnitteluun osallistuvilla tahoilla on itsetutkiskelun ja suunnittelujärjestelmän kriittisen tarkastelun paikka.
- Liikennesektorille on asetettu sektorikohtainen tavoite päästöjen puolittamisesta vuoden 2005 tasosta vuonna 2030 Fossiilittoman liikenteen tiekartassa, joka on osa Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa. KAISU3:ssa esitetyillä toimilla ei päästä tähän tavoitteeseen, mistä voi seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetys.
- KAISU3:ssa ehdotetut toimenpiteet liikennesektorille ovat osittain samoja kuin Ilmastopaneelin ehdottomat, mutta täysin riittämättömät, koska päästöihin eniten vaikuttaviin osa-alueisiin, jakeluvelvoitteeseen ja autokannan sähköistämiseen, ei ehdoteta merkittäviä toimenpiteitä.
- Toimenpiteet ovat kustannusvaikuttavuudeltaan huonoja. Monista toimenpiteistä on esitetty kustannusvaikuttavuus vain valtiontalouden näkökulmasta, mikä on valitettava puute. Liikenteen tutkimuskeskus Vernen tekemiä HEETRA-työkaluja ei jostain syystä ole käytetty kustannusvaikuttavuuden arvioinneissa.
- Vernen Ilmastopaneelille ja Sähköinen liikenne ry:lle tekemät laskelmat osoittavat, että liikenteen päästöjen merkittävä vähentäminen on saavutettavissa kustannuksia samalla alentaen nopean sähköistymisen kautta.
- Keskeisiä toimenpiteitä ovat CO2-perusteisten autoveron ja ajoneuvoveron nostaminen, myönteinen viestintä sähköautoista ja jakeluvelvoitteen nostaminen aiempaa lainsäädäntöä korkeammalle tasolle, sekä erillistankattavan uusiutuvan polttoaineen eriyttäminen jakeluvelvoitteesta.
- Suorien kustannusten alentamisen lisäksi kulkutapamuutoksia edistävillä toimenpiteillä olisi saavutettavissa merkittäviä kansanterveyshyötyjä.

Energia- ja ilmastostrategian erityispiirteet

Strategiassa nostetaan esiin, että osana liikenteen päästövähennystoimia huomioidaan Suomen pitkät etäisyydet. Tämä on hyvin usein esitetty mantra, joka ei perustu tosiasioihin. Yli 90 % suomalaisten tekemistä matkoista on oman asuinseutukunnan sisällä tehtäviä, ja liikenteen päästöistä noin 60 %

aiheutuu näistä arjen lyhyistä matkoista. Näin ollen liikennesuunnittelun ja MAL-sopimusten rooli liikenteen energia- ja ilmastohaasteiden ratkaisemisessa on keskeinen, mutta strategian mukaan ”MAL-sopimusten puitteissa voidaan kiinnittää huomiota myös ilmastotavoitteisiin.” Tämä muotoilu häivyttää lähes täysin MAL-sopimusten merkityksellisyyden.

Energiatehokkuuden edistämisen osalta liikenteen energiatehokkuutta parannetaan strategian mukaan koko liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parantamalla, mutta tähän ei osoiteta mitään konkreettisia toimia.

Jakeluvelvoitteen joustomekanismin maininta otsikon ”Uusiutuvan energian edistäminen” alla on erikoista. joustomekanismi ja jakeluvelvoitteen muutokset kokonaisuutena ovat heikentäneet uusiutuvan energian käyttöä liikenteessä, eivät edistäneet sitä. Myöhemmin saman otsikon alla mainittu uusiutuvien polttoaineiden markkinan avoimuuden edistäminen on kannatettava tavoite.

Huoltovarmuusnäkökulmasta keskitytään liikenteen polttoaineiden huoltovarmuusvarastointiin ja polttoainekuljetusten jatkuvuuden turvaamiseen. Tarkastelusta puuttuu täysin sähköisen liikenteen huoltovarmuus, vaikka toisaalla strategiassa tunnistetaan, että liikenteessä fossiilisten polttoaineiden käyttö vähenee huomattavasti sähköistymisen vaikutuksesta. Sähköisen liikenteen huoltovarmuus on jo tällä hetkellä erittäin olennaista suurten kaupunkien joukkoliikenteen laajan sähköistymisen vuoksi ja hyvin nopeasti tulee erittäin tärkeäksi myös raskaan tieliikenteen osalta sen sähköistyessä.