Eduskunta
Ympäristövaliokunta

YmV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 5.2.2026 - VNS 11/2025 vp

Valtioneuvoston selonteko: Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa esitellään neljä eri skenaariota (Suomi edellä FIN, Markkinat edellä BIZ, Ympäristö edellä ENV ja Yhteiskunta edellä PPL) ilmastolain tavoitteiden täyttämiseksi. Skenaarioiden pohjana ovat VTT:n vetämässä Kansallisen energia- ja ilmastopolitiikan uudet toimet ja -skenaariot (KEITO) -hankkeessa tehdyt mallinnukset ja analyysit. Skenaarioissa katse on suunnattu vuoteen 2050, johon mennessä päästöjen on kansallisen ilmastolain mukaisesti laskettava vähintään 90 prosenttia vuoden 1990 tasosta. Lisäksi Suomen tulisi tuolloin olla hiilinegatiivinen, eli hiilinielujen tulisi olla suuremmat kuin kasvihuonekaasujen päästöjen.

Alla muutamia huomioita skenaarioista kotimaan liikenteen näkökulmasta tarkasteltuna.

Taakanjakosektorin (kotimaan liikenne mukaan lukien) hiilidioksidipäästöt alenevat eri skenaarioissa verrattain tasaisesti vuodesta 2020 aina vuoteen 2050 saakka. Keskeisimpiä politiikkatoimia, joilla taakanjakosektorin päästökehitystä ohjataan, ovat erilaiset energiaverot, jakeluvelvoitteet ja ETS2-päästökauppamekanismi. Ohjauskeinojen vaikutus näkyy erityisesti BIZ-ja ENV-skenaarioissa, joissa päästöoikeuksien hinta on korkea. Vähiten liikenteen päästöt pienenevät FIN -skenaariossa. Keskeisimpiä syitä FIN-skenaarion päästökehitykselle ovat päästöoikeuksien maltilliset hinnat. Erot liikenteen hiilidioksidipäästöissä eri skenaarioissa ovat kuitenkin hyvin pieniä.

Keskeisiä tekijöitä liikenteen päästöjen vähenemiseen eri skenaarioissa ovat liikennesuoritteiden kehittyminen, liikenteen sähköistyminen ja uusiutuvien polttoaineiden kasvava käyttö. Liikennesuoritteet putoavat kahdessa eri skenaariossa (ENV ja PPL) erityisesti henkilöautojen osalta. Ympäristö edellä -skenaariossa henkilöautoliikenteen suorite putoaa peräti 27 % vuoteen 2055 mennessä. Tässä skenaariossa myös tavaraliikenteen suorite pienenee 6 %. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että nämä skenaariot ovat hyvin erilaisia kuin esimerkiksi valtakunnallisten liikennesuorite-ennusteiden tarjoamat näkymät tulevaisuuteen. Toki skenaariot ovat myös mahdollisia, jos esimerkiksi kaupungistuminen Suomessa etenee, aluerakenne keskittyy voimakkaasti ja henkilöautoille vaihtoehtoisten liikennemuotojen käyttö yleistyy huomattavasti.

Uusiutuvien polttoaineiden jakelu tieliikenteeseen kasvaa kahdessa skenaarioissa yli 50 %:iin pitkällä aikavälillä. Tämä vaikuttaa todennäköiseltä kehityskululta ottaen huomioon

EU:n pitkän aikavälin ilmastotavoitteet ja sen, että polttomoottoriautoja arvioidaan olevan liikenteessä jonkin verran vielä 20 vuoden päästäkin. Suurimmillaan biopolttoaineiden käyttö on FIN-skenaariossa (70 % vuonna 2055), jossa sähkön osuus liikenteen käyttövoimista jää muita skenaarioita pienemmäksi. Päästövähennykset jäävät silti FIN-skenaariossa pienemmiksi kuin muissa skenaarioissa.

Eräs mielenkiintoinen huomio KEITO-skenaarioissa on se, että vaikka uusiutuvien polttoaineiden osuus kasvaa eräissä skenaarioissa yli 50 prosenttiin pitkällä aikavälillä, biopolttoaineiden kokonaiskulutus Suomen kotimaan liikenteessä kuitenkin vähenee vuoden 2030 jälkeen. Tämä johtuu liikenteen kokonaisenergiankulutuksen pienentymisestä liikenteen sähköistyessä. Tämä on huomionarvoinen seikka, joka myötävaikuttaa myös kansainvälisen liikenteen mahdollisuuksiin saada käyttöönsä biopolttoaineita ja vähentää päästöjään pitkällä aikavälillä.

Skenaarioissa huomioidaan myös vedyn ja sähköpolttoaineiden käyttö tulevaisuuden liikenteessä. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että KEITOn BIZ-skenaario, jossa vedyn ja sähköpolttoaineiden käyttö liikenteessä yleistyy nopeasti hiilidioksidin talteenoton yleistyessä, on jonkin verran kysymyksiä herättävä. Kun skenaarion pohjana on markkinoiden toiminta (ja eri käyttövoimien hinnat), sähköpolttoaineiden tai elektrolyysillä tuotetun vedyn nopea yleistyminen liikenteessä vaikuttaa hieman epärealistiselta. On todennäköistä, että huolimatta hiilidioksidin talteenoton yleistymisestä, sähkön käyttäminen liikenteessä sellaisenaan pysyy tulevaisuudessakin halvempana ratkaisuna kuin sen käyttäminen liikenteessä vasta jatkojalostamisen jälkeen.

Kaiken kaikkiaan liikenne- ja viestintäministeriö pitää melko ongelmallisena sitä, että skenaarioista ei löydy tietoa esimerkiksi eri käyttövoimien ja teknologioiden hinnoista. Pitkän aikavälin suunnitelmassa ei myöskään esitetä tai linjata yksittäisiä politiikkatoimia, vaan niistä päätetään osana keskipitkän aikavälin suunnitelmia eli Energia- ja ilmastostrategiassa, Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa ja Maankäyttösektorin ilmastosuunnitelmassa. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että koska pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma ei sisällä yksittäisiä politiikkatoimia, eri skenaarioiden vaikutusten tarkempi arviointi liikennesektorilla on vaikeaa.

Liikenteen eri skenaarioiden laskentalähtökohdat löytyvät julkaisusta ” Kansallisen energia- ja ilmastopolitiikan uudet toimet ja skenaariot (KEITO) – pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman taustaselvitys” https://publications.vtt.fi/pdf/technology/2025/T443.pdf s. 44-47.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole muuta lausuttavaa pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta.