19.2.2026

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: Valtioneuvoston selonteko kansallisesta ilmasto- ja energiastrategiasta

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa.

Tieliikenteen osuus Suomen henkilöliikenteestä on yli 90 prosenttia (henkilökilometreistä) ja tavaraliikenteen tonneistakin lähes 90 prosenttia. Tämän lisäksi henkilöautoilla ja niihin kytketyillä noin miljoonalla peräkärryllä suoritetaan merkittävä määrä tavarankuljetusta. Kulkutapaosuuksissa ei ole tapahtunut muutosta eikä sellaista ole odotettavissa.

Suomi on pitkien automatkojen maa, jossa kaupunkialueetkin ovat varsin harvaan asuttuja. Toimiva ja kustannustehokas joukkoliikenne vaatii joukkoja eikä esimerkiksi edes pääkaupunkiseudulla joukkoliikenne toimi tehokkaasti joka suuntaan. Samasta syystä monet liikenteen palvelut (MaaS) eivät ole menestyneet ja moni palvelu on joutunut lopettamaan.

Tavoitteet fossiilisista polttoaineista luopumisesta ovat osoittautuneet aikataulullisesti haastaviksi. Tästä johtuen EU:n tasollakin on haettu vaihtoehtoisia ratkaisuja tavoitteiden toteutumiselle, kuten fossiiliton teräs sekä uusiutuvat ja synteettiset polttoaineet. Liikenteen sähköistyminen on kuitenkin EU:ssa päätetty tosiasia, mikä edellyttää autokannan vaihtumista. Tämä tavoite on Suomessa erityisen haastava, koska meillä on lukumääräisesti suuri sekä vanha ja edelleen vanheneva autokanta. Henkilöautoliikenteen hinnoittelu ja verotus vaihtoehdottomissa liikkumisolosuhteissa vaikuttaa merkittävällä tavalla kotitalouksien toimeentuloedellytyksiin ja yritysten kilpailukykyyn.

Liikkumiskustannukset ovat Suomessa jo nyt korkeat ja uudet kustannuksia lisäävät toimenpiteet voivat kasvattaa energiaköyhyyttä, mikä vaikuttaa negatiivisesti ihmisten liikkumisen vapauteen, mahdollisuuksiin vastaanottaa työtä ja sosiaaliseen elämänlaatuun. Liikkumisen kustannukset onkin arvioitava huolellisesti ennen toimenpiteiden toimeenpanoa. Valtion ja kotitalouksien velkaantuminen heikentävät mahdollisuuksia rahoittaa siirtymää. Kustannuksia ei saa valtion heikosta taloustilanteesta huolimatta siirtää vain kotitalouksien ja yritysten maksettavaksi.

Uusi kansallinen energia- ja ilmastostrategia tekee oletuksia päästöjen vähentämiseksi, ja sen linjaukset liittyvät myös energiapolitiikan puolelle, mm. puhtaan siirtymän edistämiseen ja toimitusvarmuuteen. Strategia kattaa kaikki kasvihuonekaasupäästöt ja tavoitteet EU:n 2030-raameihin asti.

ETS2-järjestelmän toimeenpano ja polttoaineiden jakeluvelvoitteen vaikutukset on arvioitava kattavasti ennen toimeenpanoa, jotta liikkumisen kustannusvaikutukset eivät kohdistu kohtuuttomasti kotitalouksiin ja yrityksiin. Ennakoitava, pitkäjänteinen ohjaus auttaa autoilijoita sopeutumaan muutokseen ilman äkillisiä kustannuspiikkejä.

Suomen strategian tulisi säilyttää teknologianeutraali lähestymistapa. Sähköistyminen on tärkeä osa päästövähennyskeinoja, mutta strategian tulee myös tunnistaa rooli, jota uusiutuvat ja synteettiset polttoaineet sekä vety voivat täyttää erityisesti raskaassa liikenteessä ja alueilla, joilla sähköratkaisut eivät ole vielä realistisia tai kustannustehokkaita.

Liikkumisen kustannukset ovat jo nyt merkittävät suomalaisille kotitalouksille. Kaikki energia- ja ilmastostrategiaan liittyvät ohjauskeinot tulee mitoittaa siten, ettei synny liikenteen energiaköyhyyttä eikä ihmisten mahdollisuus liikkua ja osallistua työmarkkinoille hankaloidu. Päätöksenteossa pitää huomioida kokonaisuus, jotta voidaan välttää kansallinen ja EU-tason

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

päällekkäinen sääntely ja siitä aiheutuva kustannuskumulaatio. Tämä edellyttää kattavia vaikutusarvioita niin kotitalouksille kuin yrityksillekin.

Strategiassa linjataan toimia puhtaan siirtymän edistämiseksi, mikä koskee myös liikenteen infraa. Autoliitto katsoo, että sähkö-, vety- ja muu vähäpäästöinen tankkaus- ja latausinfrastruktuuri tulee rakentaa alueellisesti tasapuolisesti siten, että haja-asutusalueet ja pitkien etäisyyksien maakunnat eivät jää palveluverkoston ulkopuolelle.

Koska strategia kattaa merkittävän osan Suomen kasvihuonekaasupäästöistä ja on keskeinen työkalu päästövähennysten vauhdittamiseksi, yksittäisten toimenpiteiden taloudelliset, sosiaaliset ja alueelliset vaikutukset on arvioitava ennen niiden toimeenpanoa. Erityisesti liikkumisen kustannusvaikutukset ja vaikutukset yritysten kilpailukykyyn tulee selvittää huolellisesti.

Huoltovarmuuden näkökulmasta on tärkeää arvioida myös täysin sähköverkosta riippuvan tieliikennejärjestelmän toimivuutta. Ukrainan sota on osoittanut, että keinot halvaannuttaa energiainfrastruktuuria ovat olemassa ja niitä käytetään. Kysymys ei ole pelkästään sotilaallisesta huoltovarmuudesta, vaan kriisitilanteessa vaikutukset ulottuvat koko yhteiskuntaan.

Ongelmana on se, että kaikki suunnitelmat ja strategiat tehdään optimistisimman vaihtoehdon mukaan, joka ei huomioi esimerkiksi suhdannevaihteluja. Suomessa vallitseva suhdanne on ollut alavireinen 17 vuotta, mikä on vaikuttanut merkittävällä tavalla kotitalouksien ja yritysten kykyyn uudistaa autokantaansa. Hyvä esimerkki on fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoite ladattavien henkilö- ja pakettiautojen määrästä. Tavoitteen saavuttaminen vuoteen 2030 mennessä edellyttäisi noin 70 000 sähköauton vuosittaista ensirekisteröintiä.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry