19.2.2026

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU 3)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa.

Kerran vaalikaudessa, nyt kolmatta kertaa laadittava keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma sisältää toimenpideohjelman päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden eli ns. taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi. Se kattaa liikenteen, rakennusten erillislämmityksen, työkoneiden ja jätehuollon päästöt, osan maatalouden päästöistä sekä F-kaasut. Nyt valmisteltavan suunnitelman tarkoitus on vastata ilmastolain vuodelle 2035 asetettuun hiilineutraaliustavoitteeseen.

Suomen erityisolosuhteet on otettava huomioon

Päästöjen vähentäminen kaikilla osa-alueilla on tärkeää, mutta tavoitteiden pitää olla oikeudenmukaisia niin kansallisesti kuin EU-maiden kesken. Suomen on huolehdittava kansallisista eduistaan sekä siitä, että Suomen erityisolosuhteet tulevat huomioiduiksi EU:n päätöksenteossa.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltavien toimenpiteiden kohdalla on varmistettava, että liikkuminen on Suomessa jatkossakin mahdollista ja taloudellisesti saavutettavissa. Käytännössä henkilöauto on nyt ja tulevaisuudessa ohuiden liikennevirtojen harvaan asutussa ja pinta-alaltaan suuressa maassa välttämätön liikkumismuoto. Henkilöautojen päästöjen nopea aleneminen tekee autosta myös koko ajan vähemmän ympäristöä kuormittavan käyttövoimasta riippumatta.

Autoliitto pitää tärkeänä, että ilmastosuunnitelmassa painotetaan teknologianeutraalia kehitystä ja ratkaisuja, jotka vähentävät päästöjä ilman, että liikkumisen kustannukset nousevat.

Ajoneuvokannan uudistaminen on tärkeää

Ajoneuvokannan uudistuminen on tehokkain keino vähentää tieliikenteen päästöjä ja samalla parantaa liikenneturvallisuutta. Ajoneuvokannan uudistaminen edellyttää kuitenkin edelleen kannustimia, jotka tekevät uusien ja käytettyjen vähäpäästöisten autojen hankinnan mahdolliseksi yhä useammille. Ottaen huomioon Suomen ja suomalaisten taloustilanteen, niin käytännössä kannustimien vaihtoehtona on päästötavoitteiden siirtäminen eteenpäin.

Uusien autojen kauppa laahaa tällä hetkellä 1990-luvun synkimpien lamavuosien tasolla, minkä takia autokanta vanhenee edelleen. Suomessa myydään yhtä uutta autoa kohden yli kuusi käytettyä, joten käytettyjen autojen tarjonnan ja maahantuonnin sujuvuus ovat myös keskeisiä asioita autokannan uudistamisessa. Esimerkiksi kannustimia vähäpäästöisten käytettyjen autojen hankintaan tulisi harkita. Hallituksen tulisi laatia kansallinen autokannan uudistamisohjelma lähivuosille, jossa esitettäisiin konkreettisia keinoja autokannan uudistamiseksi.

Tieliikenne sähköistyy, mutta kehitystä tulee vauhdittaa ajoneuvojen hankintaan liittyvien kannusteiden lisäksi panostamalla latausinfran laajentamiseen erityisesti asuinalueille sekä kaupunkien katuverkossa. Nopeaa latausinfraa pitää saada lisättyä myös vähemmän liikennöidyillä alueilla, jotta sähköauto olisi todellinen vaihtoehto useammille ihmisille.

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

Jakeluvelvoite ja päästökauppa uhkana

Jakeluvelvoite on ollut keskeinen väline päästöjen vähentämisessä. Jakeluvelvoite uhkaa nostaa polttoaineiden hintoja merkittävästi varsinkin yhdessä tulossa olevan liikennettä koskevan päästökaupan kanssa. Arviot vaihtelevat yleisesti 15–50 senttiin litralta. Henkilöautoilusta riippuvaisessa Suomessa on huolehdittava, että muutokset eivät johda kohtuuttomaan kustannusten nousuun kotitalouksille. Polttoaineiden hinnannousua on kompensoitava verotuksellisin tai muin keinoin. Suomeen onkin luotava selkeä kansallinen kompensaatiomalli ennen ETS2:n astumista voimaan. Pikimmiten pitäisi laatia myös yhteisvaikutusarvio ETS2:n, jakeluvelvoitteen noston ja verotuksen vaikutuksista kotitalouksien ja yritysten liikkumiskustannuksiin ja toimeentuloon.

Liikenteen verotuksen tulee muutenkin olla mahdollistava, ei rankaiseva. Polttoaine- ja ajoneuvoverotuksen ratkaisuissa on huolehdittava siitä, ettei ihmisten toimeentulo vaarannu.

Liikennemuotoja pitää kehittää, ei haitata

Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn tukeminen ja niiden käytön edistäminen on tärkeää etenkin kaupunkiseuduilla. Edistämisen tulee kuitenkin tapahtua kehittämällä näitä liikennemuotoja houkuttelevammaksi ja paremmaksi eikä tekemällä henkilöautoilusta keinotekoisesti hankalampaa ja kalliimpaa.

Uudet ajoneuvojen CO_2-päästönormit ja liikenteen siirtyminen päästökauppaan (ETS2) ohjaavat liikennettä voimakkaasti jo ilman kansallisia lisätoimia. Vaikka päästöjä tulee vähentää, pitää samalla huolehtia siitä, että Suomen kilpailukykyä ei heikennetä muihin EU-maihin verrattuna. Kansallisia päällekkäisiä järjestelmiä, jotka nostaisivat kustannuksia, ei pidä rakentaa.

Sosiaalinen ilmastorahasto hyödyttää Suomea vain rajallisesti, sillä Suomi on sen nettomaksaja eli Suomi maksaa päästökaupan tuloista EU:lle enemmän kuin saa sieltä sosiaalisen ilmastorahaston kautta.

Sosiaalisesti kestävää ilmastopolitiikkaa

Ilmastopolitiikan on oltava sosiaalisesti kestävää ja kansalaisten sekä yritysten toimeentulo ja kilpailukyky on turvattava päästövähennystavoitteista huolimatta. Liikkumiskustannusten nousu ei saa muodostua esteeksi työnteolle, opiskelulle tai arjen liikkumiselle. Henkilöauto on Suomessa välttämätön eikä sen käyttöä saa rajoittaa kustannuksia nostamalla. Autoilun päästöjä voidaan vähentää nimenomaan uudistamalla autokantaa. Suomen liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä on jo lähes 14 vuotta. Keski-iän alentaminen alentaisi jo ilman muita toimenpiteitä päästöjä merkittävästi. Toki muitakin toimia tarvitaan. Valtion tulee joka tapauksessa arvioida huolellisesti, halutaanko kerätä mahdollisimman paljon verotuloja vai saavuttaa ilmastotavoitteet oikeudenmukaisella tavalla.

Vaikka tieliikenteen osuus taakanjakosektorin kokonaispäästöistä on merkittävä, niin siellä on jo tapahtunut voimakasta positiivista kehitystä, joka jatkuu edelleen. Ilmastosuunnitelmassa tulisi arvioida myös muita taakanjakosektorin osa-alueita yhtä tiukasti kuin liikennettä, jonka kustannusten nostamiseen on perinteisesti aina ollut matalin kynnys. Myös päästötavoitteita pitäisi voida tarkastella EU:n laajuisesti uudelleen toimintaympäristön muuttuessa.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry