Eduskunnan ympäristövaliokunta 16.2.2026

Asia: VNS 9/2025 vp Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta

Lausunto keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta

Professori Heikki Liimatainen, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto

Kiitän mahdollisuudesta lausua keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta. Koska olen Suomen Ilmastopaneelin jäsen, olen kirjoittanut keskeisiltä osin Ilmastopaneelin lausunnon liikennettä koskevat osuudet, joten tämän lausunnon sisältö on keskeisiltä osiltaan sama Ilmastopaneelin lausunnon kanssa.

Pääviestit:

- 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.

Luvussa 5.1 esitetään liikenteen nykytoimia ja PMI Orpon hallitusohjelman toimenpiteiden vaikutuksia. Teksti on harhaanjohtava todetessaan, että edellisen KAISUn toimenpiteiden toimeenpano on käynnissä. Näin ei ole, koska tärkein toimenpide, eli jakeluvelvoitteen nostaminen, on “maltillistettu” ja monien muidenkin toimenpiteiden toimeenpanon mitoitusta on muutettu. Tekstissä todetaan, että: “Muita autokannan uudistamiseen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymiseen tähtääviä toimia

ovat… liikenteen verotuksen muutokset.” Tämä ei pidä paikkaansa, koska polttoaineveron alentaminen ja ajoneuvoveron muutokset ovat hidastaneet vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymistä.

Luvussa 6.2.1 esitetään, että liikenne olisi perusennusteen mukaisesti saavuttamassa tavoitteen, eikä lisätoimia tarvittaisi. Perusennuste pohjautuu uusien autojen myyntimäärään (89 000) ja sähköautojen osuuteen (50 prosenttia), jotka eivät toteutuneet vuonna 2025, joten perusennusteen mukaisesta 182 000 täyssähköauton kannasta vuoden 2025 lopussa jäätiin n. 17 000 autoa, mikä kasvattaa liikenteen päästöjä n. 0,04 Mt vuodessa suhteessa perusennusteeseen. Samoin kuorma-autojen sähköistyminen etenee (96 kpl lisää vuonna 2025) hitaammin kuin perusennusteessa (n. 200 kpl lisää vuonna 2025).

Liikenteen uusiutuvien polttoaineiden käytön kannalta keskeisin toimi on ns. jakeluvelvoitelaki, jonka mukaan jakeluvelvoitetta korotetaan vuosina 2024–2030 niin, että velvoitetaso nousee vuoden 2023 tasosta (13,5 prosenttia) 28 prosenttiin vuonna 2024 ja 34 prosenttiin vuonna 2030. Jakeluvelvoitteen nousu on mukana perusskenaariossa, jossa on huomioitu vuoden 2023 kevääseen mennessä toteutetut kansalliset toimet. Vuonna 2024 jakeluvelvoitetta kuitenkin vähennettiin vuosille 2025–2027 niin, että vuonna 2025 taso on 16,5 % (tasosta 29 %), vuonna 2026 19,5 % (tasosta 29 %) ja vuonna 2027 22,5 % (tasosta 30 %). On huomionarvoista, että jakeluvelvoitteen nousun hidastaminen ja uusiutuvan liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen nostamatta velvoitetasoa vastaavasti kasvattavat liikenteen päästöjä perusskenaarioon verrattuna, eikä perusskenaariota voida siten pitää uskottavana.

PMI Orpon hallitusohjelmassa on myös useita muita toimenpidelinjauksia, jotka kasvattavat tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä perusskenaarioon verrattuna. Näitä ovat muun muassa liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen ilman velvoitetason nostoa, jakeluvelvoitteen joustomekanismi, polttoaineveron keventäminen, ajoneuvoveron keventäminen suuripäästöisiltä autoilta ja joukkoliikenteen arvonlisäveron nostaminen 10 prosentista 14 prosenttiin.

Hallitusohjelman toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen päästöihin on arvioitu KAISU3:n taulukossa 4. Päästöjen arvioidaan kasvavan perusennusteeseen verrattuna yhteensä noin 0,36–0,99 Mt vuonna 2030 ollen siten noin 6,25–6,88 Mt eli noin 0,3–0,93 Mt yli tieliikenteelle lasketun 50 prosentin päästövähennystason (5,95 Mt). Uusia toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan siten vuoden 2030 osalta noin 0,3–0,93 Mt verran. KAISU3:ssa todetaan, että lisätoimien tarve olisi kuitenkin vain 0,3–0,43 Mt, jos jakeluvelvoitteen joustomekanismin liikenteen päästöjä kasvattavasta vaikutuksesta (maksimissaan noin 0,5 Mt) huolimatta päästövähennykset toteutuvat kokonaisuudessaan riittävästi muualla taakanjakosektorilla.

Koska PMI Orpon hallituksen toimenpiteet ovat jo kasvattaneet liikenteen päästöjä merkittävästi perusennusteeseen verrattuna, tarvitaan runsaasti lisätoimenpiteitä. Suunnitelmassa esitettyjen liikenteen päästöjä vähentävien politiikkatoimien vaikutus taakanjakosektorin päästöihin vuonna 2030 arvioidaan olevan vähintään 0,18 Mt. Lisätoimilla aikaansaatavaa päästövähenemää on syytä pitää vähäisenä ja, kuten luvussa 6.2.1 todetaan, päästövähenemä ei vastaa päästöjen kasvua, jonka hallitusohjelmaan kirjatut liikenteen päästöjä lisäävät toimet aiheuttavat (0,3–0,43 Mt tai 0,36–0,99 Mt). Liikenne ei siis ole saavuttamassa esitetyillä toimilla sille Fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitettyä 50 prosentin päästövähennystavoitetta vuonna 2030.

On myös huomionarvoista, että jos päästöjä ei vähennetä nimenomaan liikennesektorilla, Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoite päästöjen puolittamisesta vaikeutuu. Kuten KAISU3:ssakin todetaan, jos tavoitteeseen ei päästä, on olemassa riski, että Euroopan komissio tulkitsee tiekarttauudistuksen

perutuksi. Valtiovarainministeriön arvion mukaan tästä voisi seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetys Euroopan unionin elpymisvälineeseen kuuluvassa rahoituksessa (RFF-rahoitus). Ilmastopaneeli avaa kantojaan jakeluvelvoitteen joustomekanismista tarkemmin tämän lausunnon Poikkisektoraaliset toimet -osiossa.

Yksittäisistä toimenpiteistä voidaan todeta, ettei romutuspalkkiokampanja päätetyssä muodossa (Laki henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2026 ja 2027) edistä autokannan sähköistymistä tai liikenteen päästövähennyksiä ja sen hyödyllisyys yhteiskuntatalouden tai valtiontalouden ja kansanterveyden kannalta on kyseenalainen. Romutuspalkkiossa on liian korkea päästöraja (140 g/km) romutuspalkkion tukemana hankittaville muille kuin nollapäästöisille henkilöautoille, eikä palkkiota voi hyödyntää sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan edellisten kampanjoiden tapaan. Romutettava auto voi siis olla jopa vähäpäästöisempi kuin romutuspalkkiolla hankittava auto. Nyt KAISU3:ssa kuitenkin romutuspalkkio on esitetty yhtenä päästöjä vähentävänä toimena.

Ilmastopaneelin arvion mukaan (Seppälä ym. 2024) tieliikenteessä voitaisiin saavuttaa 5,92 Mt päästöt vuonna 2030 nostamalla jakeluvelvoitteen tasoa (sisältäen uusiutuvan liikennesähkön energiamäärää vastaava nosto), tukemalla sähkökuorma-autojen ja niiden latausverkoston investointeja sekä nostamalla joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn tukia. Lisäksi Ilmastopaneeli on arvioinut, että 3,3–3,4 Mt päästöt tieliikenteessä vuonna 2035 voidaan saavuttaa kahdella vaihtoehtoisella kehityksellä. Ensimmäinen skenaario perustuu uusiutuvan polttoaineen jakeluvelvoitteen kasvattamiseen ja toinen erittäin nopeaan autokannan sähköistymiseen. Jakeluvelvoitteen kasvattamiseen perustuvassa tieliikenteen skenaariossa jakeluvelvoitteen tulisi olla 52 prosenttia liikenteen energiasta vuonna 2035, jolloin dieselistä 71 prosenttia pitäisi olla uusiutuvaa. Erittäin nopean sähköistymisen skenaariossa autokannassa tulisi olla vuonna 2035 noin 1,8 miljoonaa täyssähköhenkilöautoa ja 21 000 täyssähkökuorma-autoa, mikä vaatisi voimakkaita taloudellisia ohjauskeinoja, kuten CO2-perusteisen autoveron kaksinkertaistamista ja CO2-perusteisen ajoneuvoveron kolminkertaistamista.

Ilmastopaneeli korostaa sähköistymisskenaarion edistämisen järkevyyttä sekä kansantaloudellisesta että yksityistaloudellisesta näkökulmasta jakeluvelvoitteen nostamisen sijaan. Yksi tärkeä ja kustannustehokas toimenpide sähköistymisskenaarion edistämiseen on yleisen viestimisen muuttaminen sähköistymisen kannalta positiivisempaan suuntaan maassa, jossa sähkön halvan hinnan takia sähköistymisellä on etua arjen kustannusten vähentämisessä. Sähköistymiseen liittyy myös uusia liiketoimintamahdollisuuksia energia- ja digitalisaatio-osaamisen kautta, minkä takia sähköistymisen tukemista ei pidä nähdä kulueränä.

Tärkeitä terveyttä edistäviä toimia liikennesektorilla ovat kävelyn ja pyöräilyn edistäminen (kävelyn ja pyöräilyn valtionavustukset, MAL-sopimukset), jotka lisäävät fyysistä aktiivisuutta ja sitä kautta terveyttä. On valitettavaa, että autojen romutuspalkkiota ei voi käyttää polkupyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan, työsuhdepyörän veroetu on päätetty poistaa, kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitusta on vähennetty merkittävästi 30 miljoonasta vuotta kohden (2021–2022) 3 miljoonaan/vuosi (2026), suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukea on vähennetty ja joukkoliikenteen arvonlisävero nostettiin 10 prosentista 14 prosenttiin. Nämä toimet hidastavat siirtymää yksityisautoilusta kestäviin ja terveyttä edistäviin kulkumuotoihin ja ovat myös ristiriidassa hallituksen Suomi Liikkeelle -ohjelman kanssa.

Fyysistä aktiivisuutta lisäävien toimien ohella terveyttä edistävät toimet, jotka vähentävät liikenteen ilmansaasteille ja melulle altistumista erityisesti kaupungeissa, ovat merkittäviä – yhtenä tärkeimmistä

liikenteen sähköistyminen. Tästä näkökulmasta esimerkiksi jakeluinfran laajentamiseen ja sähköisen ajoneuvon hankintaan kohdistuvat tuet ovat kannatettavia. Toisaalta polttoaineverotuksen keventäminen sekä vanhojen keski- ja suuripäästöisten autojen ajoneuvoveron alentaminen hidastavat niin sähköistymistä kuin yksityisautoilun määrän ja sen päästöjen vähenemistä.

Liikenteen sektorikohtaisissa lisätoimenpiteissä on mainittu Traficomin valtionavustus hankkeisiin, joissa parannetaan kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita. Tämä avustus on kuitenkin riittämätön (vuonna 2025 3 milj. euroa) panostus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen päästöjen vähentämisen ja terveyden edistämisen näkökulmasta. Resursseja tähän tulisi ohjata myös muualta.