Valiokunnan lausunto LiVL 15/2026 vp– K 19/2026 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2026

Ympäristövaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2026 (K 19/2026 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten ympäristövaliokunnalle. Määräaika: 16.10.2026.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- erityisasiantuntija Riikka Siljander, ympäristöministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Outi Ampuja, Liikenne- ja viestintävirasto
- puheenjohtaja Jyri Seppälä, Suomen ilmastopaneeli
- johtava tutkija Emilia Suomalainen, Suomen ympäristökeskus
- hallituksen puheenjohtaja Mika Anttonen, St1 Nordic Oy

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- VR-Yhtymä Oyj
- Finnair Oyj
- Elinkeinoelämän keskusliitto ry
- Linja-autoliitto ry
- Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- Suomen Varustamot ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää ilmastovuosikertomusta 2026 kokonaisuutena aiempaa kehittyneempänä ja informatiivisempana. Valiokunta pitää myönteisenä erityisesti sitä, että kertomuksessa on vastattu eduskunnan aiemmin esittämiin kehittämistarpeisiin ja että

kustannustehokkuuden arviointia sekä päästövähennystoimien numeerisia vaikutuksia on tuotu aiempaa näkyvämmin esille. Valiokunta on käsitellyt kertomusta lähinnä oman toimialansa osalta eli liikenteen ja viestinnän osalta.

(2) Kertomuksen mukaan Suomen kokonaispäästöt ilman maankäyttösektoria olivat vuonna 2025 yhteensä 36,5 Mt CO_2-ekv. ja vähenivät 2,7 Mt CO_2-ekv. vuodesta 2024. Taakanjakosektorin päästöt olivat 24,5 Mt CO_2-ekv. ja liikenteen päästöt noin 8,8 Mt CO_2-ekv., mikä merkitsee noin 7 prosentin vähennystä edellisvuoteen verrattuna. Liikenteen päästöt ovat vähentyneet noin 30 prosenttia vuodesta 2005. Valiokunta pitää tätä kehitystä myönteisenä.

(3) Valiokunta toteaa samalla, että ilmastovuosikertomuksen mukaan vuoden 2030 ja erityisesti vuoden 2040 tavoitteiden saavuttamiseen liittyy edelleen huomattavia epävarmuuksia. Nykytoimiskenaarion mukaan ilmastolain tavoitteet jäävät saavuttamatta ja lisätoimien tarpeeksi arvioidaan noin 0,5 Mt CO_2-ekv. vuonna 2030 ja noin 2,2 Mt CO_2-ekv. vuonna 2040. Vuoden 2035 hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen edellyttää kertomuksen mukaan lisätoimia kaikilla sektoreilla, erityisesti maankäyttösektorilla.

Liikenteen päästökehitys

(4) Liikennesektorilla on keskeinen merkitys Suomen päästökehitykselle, sillä liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on noin 36 prosenttia. Liikenteen päästökehitykseen vaikuttavat keskeisesti liikennesuoritteen kehitys, liikennevälineiden energiatehokkuus sekä käytettävät käyttövoimat.

(5) Kertomuksen mukaan liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä edellyttäisi päästöjen vähentymistä noin 0,5 Mt CO_2-ekv. vuosittain vuosina 2026—2030 siten, että liikenteen päästöt olisivat vuonna 2030 noin 6,3 Mt CO_2-ekv. Kertomuksen mukaan liikenne jää kuitenkin nykyarvion perusteella vuoden 2030 tavoitteesta noin 0,2 Mt CO_2-ekv. ja liikenteen päästöjen arvioidaan olevan vuonna 2030 korkeammat kuin aiemmissa perusennusteissa arvioitiin.

(6) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että liikenteen tavoitteiden toteutumisen arviointiin liittyy merkittäviä epävarmuustekijöitä. Kertomus kuvaa tilannetta keväällä 2026, eikä siinä ole voitu täysimääräisesti ottaa huomioon kaikkia viimeisimpiä politiikkapäätöksiä. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esiin, että muun muassa jakeluvelvoitteeseen, liikenteen verotukseen, joukkoliikenteen tukitasoihin sekä kävelyn ja pyöräilyn valtionavustuksiin tehdyt muutokset vaikuttavat liikenteen tulevaan päästökehitykseen. Näiden toimenpiteiden vaikutuksia ei voida kaikilta osin arvioida vielä tässä vaiheessa.

(7) Valiokunta pitää tärkeänä johdonmukaisuuden, ennakoitavuuden ja pitkäjänteisyyden säilyttämistä liikenne- ja ilmastopolitiikassa. Erityisesti yritysten investointihalukkuus, uusiin käyttövoimiin perustuvan infrastruktuurin rakentaminen sekä puhtaan siirtymän investointien toteutuminen edellyttävät vakaata toimintaympäristöä. Myös useat asiantuntijat ovat korostaneet politiikkatoimien johdonmukaisuuden merkitystä.

(7a) Valiokunta toteaa, että kulkutapamuutos autoilusta kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen edistäisi sekä ilmastotavoitteita että kansanterveyttä. Parhaat edellytykset kustannustehokkaaseen kulkutapasiirtymään ovat kaupunkiseuduilla, joilla autoilun vähentäminen keventää painetta päästövähennyksiin muualla. Valiokunta pitää tärkeänä, että kulkutapasiirtymää edistetään johdonmukaisesti ja pitkäjänteisesti. Ilmastovuosikertomuksen mukaan ajosuoritteet ovat kasvaneet hieman vuoteen 2024 verrattuna.

Suomen erityisolosuhteet ja kilpailukyky

(8) Valiokunta korostaa edelleen Suomen erityisolosuhteiden merkitystä ilmastopolitiikassa. Suomi on harvaan asuttu, pitkien etäisyyksien maa, jossa henkilöautoilu on monilla alueilla käytännössä välttämätöntä eikä joukkoliikenne tarjoa realistista vaihtoehtoa kaikille kansalaisille. Samalla Suomen syrjäinen sijainti suhteessa keskeisiin vientimarkkinoihin korostaa toimivien kuljetusketjujen merkitystä ja logistiikkakustannusten rasitusta kansantaloudelle.

(9) Valiokunta pitää ympäristötavoitteiden saavuttamista tärkeänä, mutta katsoo, että toimenpiteiden tulee olla realistisia, kustannustehokkaita ja sosiaalisesti oikeudenmukaisia. Liikenteelle tai kuljetuksia hyödyntävälle teollisuudelle ei tule aiheutua kohtuuttomia kustannuksia tai kilpailukykyä vaarantavia vaikutuksia. Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioidaan myös kansalaisten liikkumistarpeet, alueellinen yhdenvertaisuus sekä liikenneköyhyyden riskit.

(10) Valiokunta kiinnittää huomiota myös muuttuneeseen kansainväliseen ja turvallisuuspoliittiseen toimintaympäristöön. Huoltovarmuuden, logistisen toimintakyvyn sekä kansallisen kilpailukyvyn merkitys on korostunut. Ilmastopolitiikan tavoitteiden ja käytettävien keinojen tulee muodostaa johdonmukainen ja toteuttamiskelpoinen kokonaisuus myös näistä lähtökohdista.

(11) Valiokunta toteaa, että Suomen ilmastolakiin sisältyvä vuoden 2035 hiilineutraaliustavoite on huomattavasti kunnianhimoisempi kuin Euroopan unionin oikeudellisesti sitova tavoite saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä. Valiokunta pitää tärkeänä, että tavoitteiden toteutumista arvioidaan jatkossakin realistisesti suhteessa teknologiseen kehitykseen, talouden kantokykyyn, investointien toteutumiseen sekä kansainvälisen toimintaympäristön muutoksiin.

Käyttövoimamuutos ja teknologian mahdollisuudet

(12) Valiokunta pitää myönteisenä sitä, että liikenteen sähköistyminen on edennyt suhteellisen nopeasti. Suomessa oli vuoden 2025 lopulla yli 350 000 sähköautoa, ja sähköautojen osuus uusista henkilöautoista oli noin 57 prosenttia. Samalla valiokunta toteaa, että raskaan liikenteen käyttövoimamurros etenee edelleen hitaasti ja edellyttää lisäpanostuksia.

(13) Valiokunta korostaa, että liikenteen tulevaisuus ei voi rakentua yhden käyttövoiman varaan. Sähkön lisäksi tarvitaan biometaania, vetyä, kehittyneitä biopolttoaineita sekä synteettisiä polttoaineita erityisesti raskaan liikenteen, lentoliikenteen ja meriliikenteen tarpeisiin. Valiokunta pitää tärkeänä myös kaasun ja erityisesti biokaasun mahdollisuuksien hyödyntämistä.

(14) Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla edellyttää kattavaa jakelu- ja latausinfrastruktuuria koko maassa. Valiokunta katsoo, että alueelliset erot ja erilaiset liikennetarpeet huomioon ottaen voi jatkossa olla perusteltua arvioida myös julkisen talouden roolia lataus- ja jakeluverkostojen kehittämisessä.

(15) Valiokunta toteaa, että sähköistymisen globaaleihin edellytyksiin liittyy myös epävarmuuksia, kuten kriittisten raaka-aineiden saatavuus ja toimitusketjut. Näistä haasteista huolimatta sähköistyminen on edennyt liikennesektorilla verrattain hyvin.

(16) Ajoneuvokannan uudistumisen vauhdittamisessa erilaisilla hankintatuilla, konversiotuilla ja romutuspalkkioilla voi olla merkittävä rooli. Erityisesti raskaan liikenteen osalta valiokunta pitää merkittävänä havaintoa siitä, että puhtaiden kuorma-autojen hankintatukien päättymisen jälkeen kehitys on hidastunut.

Teknologia ja viestintäsektori

(17) Valiokunta korostaa teknologian ja viestintäsektorin merkitystä päästövähennysten tukemisessa. Digitaaliset palvelut, data-analytiikka, automaatio ja tekoäly tarjoavat merkittäviä mahdollisuuksia parantaa liikennejärjestelmän tehokkuutta ja energiatehokkuutta. Tekoälyn avulla voidaan esimerkiksi optimoida kuljetusketjuja, ennakoida kunnossapitotarpeita, vähentää tyhjänä ajoa sekä kehittää liikennevirtojen hallintaa. Älyliikenteen ratkaisut voivat tukea päästövähennyksiä samalla kun liikenteen sujuvuus ja kilpailukyky säilyvät.

(18) Valiokunta pitää tärkeänä, että Suomi panostaa puhtaaseen siirtymään liittyvään tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintaan sekä osaamiseen. Teknologinen kehitys tarjoaa Suomelle merkittäviä mahdollisuuksia uuden liiketoiminnan, vientitulojen ja työpaikkojen luomiseen.

Maankäyttösektorista

(19) Valiokunta pitää tärkeänä, että maankäyttösektorin haasteisiin löydetään ratkaisuja kyseisen sektorin omilla toimilla. Kertomuksen mukaan maankäyttösektori oli vuonna 2025 edelleen 9,4 Mt CO_2-ekv. nettopäästölähde, ja vuoden 2035 hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen edellyttää merkittäviä lisätoimia erityisesti tällä sektorilla.

(20) Valiokunta ei pidä tarkoituksenmukaisena, että maankäyttösektorin mahdollisten vajauksien kompensointi johtaisi kohtuuttomaan lisärasitukseen liikennesektorilla. Liikennesektori kantaa jo nykyisellään merkittävää vastuuta taakanjakosektorin päästövähennyksistä.

Lopuksi

(21) Valiokunta pitää myönteisenä, että liikenteen päästöt ovat vähentyneet ja että käyttövoimamurros etenee. Samalla valiokunta toteaa, että tavoitteiden saavuttamiseen liittyy edelleen epävarmuuksia, joiden vuoksi kehitystä on seurattava tarkasti. Erityisen tärkeää on huolehtia politiikkatoimien johdonmukaisuudesta, toteutettavuudesta ja kustannustehokkuudesta.

(22) Valiokunta korostaa, että ympäristötavoitteiden saavuttaminen, liikennejärjestelmän toimivuus, kansalaisten liikkumismahdollisuudet, elinkeinoelämän kilpailukyky, huoltovarmuus sekä teknologinen kehitys on kyettävä sovittamaan yhteen tasapainoisella tavalla. Suomessa tapahtuvan puhtaan siirtymän tulee samalla vahvistaa osaamista, investointeja ja taloudellista kasvua.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 8.10.2026

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Pekka Aittakumpu ps
jäsen Marko Asell sd
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Aleksi Jäntti kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Mauri Kontu kesk
jäsen Mats Löfström r
jäsen Anna-Kristiina Mikkonen sd
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Martin Paasi kok
varajäsen Tomi Immonen ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker