Valiokunnan lausunto LiVL 4/2026 vp– VNS 8/2025 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta

Talousvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta (VNS 8/2025 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava talousvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- johtava asiantuntija Bettina Lemström, työ- ja elinkeinoministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Sally Weaver, ympäristöministeriö
- professori Heikki Liimatainen, Liikenteen tutkimuskeskus Verne
- johtava asiantuntija Outi Ampuja, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Jari Liski, Ilmatieteen laitos
- yksikönjohtaja Ari Nissinen, Suomen ympäristökeskus
- Eurooppa-asioiden johtaja Tanja Lähdetluoma, VR-Yhtymä Oyj
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Anna Sotaniemi, Finnair Oyj
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Oyj
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Vilhartti Hanhilahti, North European Oil Trade Oy
- Head of Sustainability Performance Emilia Lamminpää, St1 Nordic Oy
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- ekonomisti, ilmastopolitiikan asiantuntija Petteri Haveri, Energiateollisuus ry
- johtava asiantuntija Tuomas Tikka, Kemianteollisuus ry
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toimitusjohtaja Piia Karjalainen, Suomen Satamat ry
- erityisasiantuntija Mats Björkendahl, Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- Suomen ilmastopaneeli
- Länsi-Suomen maakuntien liitot
- Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
- Suomen Kuntaliitto

Valmis
5.0

- Finavia Oyj
- Elinkeinoelämän keskusliitto ry
- Etanoliautoilijat ry
- FiCom ry
- Keskuskauppakamari
- Linja-autoliitto ry
- Logistiikkayritysten Liitto ry
- Teknologiateollisuus ry
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää energia- ja ilmastostrategiaa merkittävänä ja laaja-alaisena kokonaisuutena, joka linjaa Suomen ilmasto- ja energiapolitiikkaa pitkälle tulevaisuuteen. Valiokunta pitää ilmastolain mukaisten tavoitteiden saavuttamista tärkeänä ja korostaa, että päästövähennystoimien tulee olla vaikuttavia, kustannustehokkaita ja ennakoitavia.

(2) Valiokunta on aiemmissa lausunnoissaan (LiVL 32/2022 vp, LiVL 33/2022 vp ja LiVL 3/2017 vp) korostanut liikennesektorin keskeistä roolia päästövähennysten saavuttamisessa, mutta samalla liikennejärjestelmän toimivuuden, kohtuullisten kustannusten ja Suomen kilpailukyvyn turvaamista. Valiokunta katsoo, että nämä lähtökohdat ovat edelleen ajankohtaisia.

(3) Suomi on harvaan asuttu, pitkien kuljetusetäisyyksien maa, jossa henkilöautoilu on monilla alueilla käytännössä välttämätöntä eikä raskaan tieliikenteen kuljetuksia voida laajamittaisesti korvata muilla kuljetusmuodoilla. Lisäksi Suomen syrjäinen sijainti keskeisistä vientimarkkinoista korostaa meri- ja lentoliikenteen sekä maantiekuljetusten merkitystä elinkeinoelämän kilpailukyvylle ja huoltovarmuudelle.

Päästökehitys ja tavoitteiden saavuttaminen liikenteen näkökulmasta

(4) Selonteon mukaan vuoden 2024 kokonaispäästöt ilman maankäyttösektoria olivat 38,8 Mt CO_2-ekv., mikä merkitsee 46 prosentin vähennystä vuoteen 1990 verrattuna. Vuonna 2030 kokonaispäästöjen arvioidaan olevan reilu 28 Mt CO_2-ekv. ja vuonna 2040 noin 12 Mt CO_2-ekv., mikä vastaa noin 60 ja 83 prosentin vähennystä vuoden 1990 tasoon nähden.

(5) Kotimaan liikenteen päästöt olivat vuonna 2024 9,8 Mt CO_2-ekv., ja liikenne on edelleen yksi keskeisimmistä taakanjakosektorin päästölähteistä. Taakanjakosektorin päästöjen tulee vuonna 2030 olla enintään 17,2 Mt CO_2-ekv. Selonteon mukaan uusilla politiikkatoimilla päästöt olisivat vuonna 2030 noin 18,9 Mt CO_2-ekv., eli 1,7 Mt CO_2-ekv. yli tavoitetason ilman joustoja. Tavoitteen saavuttaminen perustuu osin aikaisempien vuosien ylijäämäyksiköihin ja päästökauppajoustoon.

(6) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteossa todetaan hiilineutraaliuden saavuttamisen vuoteen 2035 mennessä edellyttävän noin 34 Mt CO_2-ekv. lisäystä päästövähennyksiin ja poistumiin. Valiokunta pitää tärkeänä, että tämä merkittävä lisätarve ja siihen liittyvät epävarmuudet tuodaan avoimesti esiin. Erityisesti teknisten nielujen, kuten BECCS-investointien, toteutumiseen sekä maankäyttösektorin kehitykseen liittyy huomattavia epävarmuuksia.

(7) Valiokunta katsoo, että tavoitteiden ja käytettävissä olevien keinojen välinen suhde edellyttää jatkuvaa realistista arviointia. Teknologian kehitys on keskeinen osa ratkaisua, mutta valiokunta korostaa, että teknologiaan ei yksin voida tukeutua. Samalla valiokunta pitää tärkeänä, että mahdolliset lisätoimet eivät johda kohtuuttomiin kustannuksiin kansalaisille tai elinkeinoelämälle.

Kilpailukyky, ennustettavuus ja sääntelyn johdonmukaisuus

(8) Valiokunta pitää toimintaympäristön ennustettavuutta keskeisenä edellytyksenä investoinneille ja päästövähennyksiä tukeville ratkaisuille. Ennakoitava ja johdonmukainen sääntely luo teollisuudelle ja yrityksille mahdollisuuden toteuttaa pitkäjänteisiä investointeja esimerkiksi vähäpäästöiseen kalustoon, uusiutuviin polttoaineisiin ja jakeluinfrastruktuuriin.

(9) Valiokunta korostaa teknologianeutraalisuuden periaatetta. Päästövähennystavoitteet tulee asettaa selkeästi, mutta keinojen osalta tulee välttää yhden teknologian suosimista tilanteessa, jossa eri käyttövoimaratkaisut voivat täydentää toisiaan. Keinojen tulee kohdistua tasapuolisesti, ja päällekkäistä sääntelyä tulee välttää.

(10) Valiokunta kiinnittää huomiota myös Suomen erityisolosuhteisiin. Esimerkiksi raskaassa liikenteessä käytettävien teknologioiden, kuten päästöjen jälkikäsittelyjärjestelmien, tulee soveltua pohjoisiin olosuhteisiin, joissa kovat pakkaset asettavat erityisiä vaatimuksia. Suomen pitkät etäisyydet ja vaativat sääolosuhteet on otettava huomioon EU-vaikuttamisessa.

Jakeluvelvoite, ETS2 ja uusiutuvat polttoaineet

(11) Valiokunta pitää jakeluvelvoitetta keskeisenä keinona liikenteen päästövähennysten saavuttamisessa. Selonteossa todetaan, että jakeluvelvoitteen nousua on määräaikaisesti maltillistettu vuosina 2024—2027, mutta vuoden 2030 taso on 34 prosenttia. Valiokunta korostaa biopohjaisten ja uusiutuvien polttoaineiden merkitystä erityisesti raskaan liikenteen ja olemassa olevan ajoneuvokannan päästöjen vähentämisessä.

(12) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että polttoaineiden jakeluvelvoite ja vuonna 2027 käyttöön otettava ETS2-päästökauppa kohdistuvat osin samoihin sektoreihin. Valiokunta ei pidä päällekkäisiä velvoitteita tarkoituksenmukaisina ja katsoo, että kokonaisvaikutuksia on arvioitava huolellisesti, jotta kustannusrasitus ei kasva kohtuuttomaksi.

(13) Uusien käyttövoimien yleistyminen edellyttää toimivaa jakeluinfrastruktuuria. Valiokunta korostaa erityisesti raskaan liikenteen lataus- ja tankkausverkoston merkitystä. Infrastruktuurin kehittäminen on edellytys sille, että teknologianeutraali siirtymä voi toteutua käytännössä.

Sähköistyminen, raskas liikenne ja mineraaliriippuvuus

(14) Liikenteen sähköistyminen, erityisesti henkilöautokannan osalta, tukee selvästi päästövähennystavoitteita. Valiokunta pitää tätä kehitystä myönteisenä. Samalla valiokunta toteaa, että raskaan liikenteen täysimääräinen sähköistyminen on nykytilanteessa haastavaa ja eri käyttövoimaratkaisujen — kuten biopolttoaineiden, biokaasun ja vedyn — rooli on merkittävä.

(15) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että akkuteknologiaan liittyy Euroopan kannalta mineraaliriippuvuuksia, jotka voivat muodostaa geopoliittisia ja taloudellisia riskejä. Tämä korostaa teknologianeutraalisuuden ja huoltovarmuusnäkökulman merkitystä.

Meri- ja lentoliikenne sekä huoltovarmuus

(16) Suomen ulkomaankaupasta noin 96 prosenttia kulkee meriteitse. Valiokunta pitää tärkeänä, että EU-vaikuttamisessa huomioidaan meri- ja lentoliikenteen merkitys Suomen kilpailukyvylle, saavutettavuudelle ja huoltovarmuudelle. Kestävien polttoaineiden saatavuuden lisäksi on tärkeää vaikuttaa niiden käytön edistämiseen sekä varmistaa rahoitusmahdollisuuksien jatkuvuus.

(17) Valiokunta pitää ongelmallisena sitä, että lentopolttoainetta ei enää ole huoltovarmuusvarannoissa. Lentoliikenteen toimintavarmuus on keskeinen osa Suomen saavutettavuutta ja kokonaisturvallisuutta.

Kulkutavat, MAL-sopimukset ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus

(18) Valiokunta toteaa, että noin 60 prosenttia liikenteen päästöistä syntyy lyhyillä matkoilla. Taajamaseuduilla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tehokas keino päästöjen vähentämiseksi. MAL-sopimuksilla voidaan vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen, infrastruktuuriin ja kestävien kulkutapojen edellytyksiin. Rahoitusratkaisut ovat keskeisiä tavoitteiden saavuttamisessa.

(19) Valiokunta korostaa, että sosiaaliseen ilmastorahastoon kerättäviä varoja ei tule käyttää liikenteen perusrahoitukseen, vaan niillä tulee ensisijaisesti lieventää ilmastotoimista aiheutuvia haittoja, kuten mahdollista liikenneköyhyyttä.

Maankäyttösektori ja vastuunjako

(20) Selonteon mukaan maankäyttösektorin kehitykseen liittyy merkittäviä epävarmuuksia ja hiilinielujen kehitys on ollut heikkoa. Valiokunta katsoo, että mikäli maankäyttösektorin tavoitteet eivät toteudu, syntyvää alijäämää ei tule siirtää liikennesektorille lisävelvoitteina.

Viestintäsektori ja teknologian mahdollisuudet

(21) Viestintäverkot ja digitalisaatio tarjoavat merkittäviä mahdollisuuksia päästöjen vähentämiseen. Älyliikenteen ratkaisut, liikenteen ohjausjärjestelmät, digitaalinen logistiikka,

etätyömahdollisuudet sekä dataan perustuva liikennejärjestelmän optimointi voivat parantaa energiatehokkuutta ja vähentää päästöjä ilman, että liikkumisen sujuvuus heikkenee.

(22) Valiokunta pitää tärkeänä, että teknologian tarjoamat mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti, mutta samalla todetaan, että teknologia ei yksin riitä, vaan sen rinnalla tarvitaan johdonmukaista ja ennakoitavaa politiikkaa.

Johtopäätökset

(23) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää ilmastotavoitteiden saavuttamista tärkeänä ja katsoo, että liikennesektorilla on keskeinen rooli tavoitteiden toteuttamisessa. Samalla valiokunta korostaa, että toimenpiteiden tulee olla realistisia, kustannustehokkaita ja teknologianeutraaleja sekä ottaa huomioon Suomen erityisolosuhteet, kilpailukyky ja huoltovarmuus.

(24) Valiokunta pitää tärkeänä, että tavoitteiden ja keinojen välistä suhdetta arvioidaan jatkuvasti ja että epävarmuudet tuodaan avoimesti esiin. Ennustettava ja johdonmukainen toimintaympäristö on edellytys sille, että teollisuus ja liikennesektorin toimijat voivat toteuttaa investointeja, joilla päästövähennykset saavutetaan hallitusti ja kestävästi.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 5.3.2026

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 Petri Huru ps
jäsen Aleksi Jäntti kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Mauri Kontu kesk
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Mats Löfström r
jäsen Pinja Perholehto sd

Valiokunnan lausunto LiVL 4/2026 vp

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker