

## **Liikenne- ja viestintävaliokunta**

### **Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2025**

#### **Ympäristövaliokunnalle**

#### **JOHDANTO**

##### *Vireilletulo*

Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2025 (K 16/2025 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten ympäristövaliokunnalle. Määräaika: 3.10.2025.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Outi Ampuja, Liikenne- ja viestintävirasto
- puheenjohtaja Jyri Seppälä, Suomen ilmastopaneeli
- yksikönjohtaja Ari Nissinen, Suomen ympäristökeskus

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- VR-Yhtymä Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
- Elinkeinoelämän keskusliitto ry
- Linja-autoliitto ry
- Moottoriliikenteen keskusjärjestö ry
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Finnair Oyj

#### **VALIOKUNNAN PERUSTELUT**

##### *Yleistä*

(1) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää vuoden 2025 ilmastovuosikertomusta kokonaisuutena onnistuneena kuvauksena ympäristötavoitteiden toteutumisen tilanteesta ja eri toimien vaikutuk-

## Valiokunnan lausunto LiVL 14/2025 vp

sista. Valiokunta tarkastelee vuosikertomusta tässä lausunnossaan toimialansa, eli lähinnä liikenteen, näkökulmasta.

(2) Vuosikertomuksen mukaan vuonna 2024 kokonaispäästöt ilman maankäyttösektoria laskivat edellisvuoteen verrattuna. Päästökauppasektorin päästöt vähenivät selvästi edellisvuodesta. Myös taakanjakosektorin päästöt laskivat. Nettopäästöt, eli kaikkien sektoreiden (mukaan lukien maankäyttösektori) yhteenlasketut päästöt ja nielut, laskivat vuonna 2024 hieman edellisvuoteen verrattuna.

(3) Valiokunta pitää myönteisenä, että kertomuksen tekninen taso on parantunut ja että kertomuksessa on otettu huomioon eduskunnan aiemmin esille nostamia kehittämistarpeita. Valiokunta pitää hyvänä, että liikenteen päästökehitystä koskevaan arviointiin on sisällytetty entistä enemmän määrällistä ja numeerista tietoa muun muassa kustannusvaikutuksista sekä politiikkatoimien vaikutuksista.

### *Liikenteen päästökehitys*

(4) Liikenteen päästöt muodostavat merkittävän osan Suomen kokonaispäästöistä. Valiokunta pitää myönteisenä, että päästökauppasektorin ja liikenteen päästöt ovat kertomuksen mukaan vähentyneet. Saadun selvityksen mukaan liikenteen päästökehitykseen vaikuttavat kolme keskeistä tekijää: liikennesuoritteen eli ajettujen kilometrien määrä, liikennevälineiden energiatehokkuus ja käytettävät käyttövoimat.

(5) Liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä vuonna 2024 oli noin 37 prosenttia ja Suomen kokonaispäästöistä noin 23 prosenttia. Liikenteen päästökehitys on ollut vuotta 2024 lukuun ottamatta perusennusteen (PEIKKO WEM-P) mukaisella uralla, joka johtaisi tasaisesti liikenteen päästöjen puolittumiseen vuonna 2030.

(6) Kertomuksessa on selostettu kattavasti liikenteen päästöjen kehitystä ja toimenpiteitä asetettuihin tavoitteisiin pääsemiseksi. Saadun selvityksen mukaan jatkossa näiden tavoitteiden toteutuminen on keskeisellä tavalla riippuvainen siitä, miten tehokkaasti liikenteen energiatehokkuus paranee ja kuinka nopeasti siirrytään vähäpäästöisempiin käyttövoimiin. Asiantuntijakuulemisessa on arvioitu, että kokonaisuutena kehitys ei tällä hetkellä kuitenkaan ole riittävän nopeaa liikenteen pitkän aikavälin tavoitteiden saavuttamiseksi.

(7) Asiantuntijakuulemisen mukaan, mikäli fossiilisen liikenteen tiekartassa asetettuja tavoitteita ei saavuteta ja komissio katsoisi tästä syystä kyseisen uudistuksen peruutetuksi, Suomelle voisi aiheutua tästä noin 80 miljoonan euron taloudellinen menetys RRF-rahoituksessa. Tämä korostaa osaltaan johdonmukaisten ja pitkäjänteisten toimien merkitystä.

(8) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että kertomuksessa esitetty arvio henkilöautosuoriteen kasvun pysähtymisestä 2020-luvulla (KAISU2) on ristiriidassa Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa, jonka mukaan henkilöautosuorite kasvaa 43 prosenttia vuoteen 2060 mennessä. Valiokunta toteaa, että eri hallinnonalojen arvioiden tulee olla johdonmukaisia, jotta liikennesektorin kokonaiskehitystä voidaan ohjata tarkoituksenmukaisesti.

## Valiokunnan lausunto LiVL 14/2025 vp

(9) Saadun selvityksen mukaan osa viimeaikaisista päätöksistä — kuten esimerkiksi jakeluvelvoitteen alentaminen sekä verotukseen ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn tukien vähentämiseen liittyvät ratkaisut — eivät vielä näy kertomuksen arvioissa. Näillä ratkaisuilla on vaikutusta päästökehitykseen, ja erityisesti jakeluvelvoitetta koskevilla muutoksilla on arvioiden mukaan myös päästöjä lisääviä vaikutuksia. Kyseisten päätösten vaikutusten puuttuminen kertomuksesta vaikeuttaa osaltaan kokonaisarvion tekemistä tavoitteiden toteutumisesta ja tulevista toimenpidetarpeista.

### *Suomen erityisolosuhteet*

(10) Suomi on pitkien välimatkojen ja harvan asutuksen maa, jossa joukkoliikenne ei kaikilla alueilla tarjoa vaihtoehtoa henkilöautoilulle. Käytännössä henkilöautoilu tulee näin ollen säilymään monilla alueilla välttämättömänä liikkumismuotona myös tulevaisuudessa. Samalla Suomen syrjäinen sijainti suhteessa keskeisiin vientimarkkinoihin tekee kuljetusten toimivuudesta välttämättömän koko kansantalouden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta.

(11) Liikennejärjestelmää tulee ympäristötavoitteiden rinnalla voida kehittää myös sosiaalisten ja alueellisten tarpeiden mukaisesti. Erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla on keskeinen merkitys ja potentiaali päästövähennysten kannalta. Vastaavasti harvaan asutuilla alueilla välttämättömät liikkumisen tarpeet on tarpeen turvata ympäristötavoitteiden toteuttamisesta huolimatta.

(12) Valiokunta katsoo, että ilmastotoimia tulee toteuttaa tavalla, joka on realistinen, kustannustehokas ja sosiaalisesti oikeudenmukainen. Kansalaisten liikkumistarpeet ja yritysten toimintaedellytykset on turvattava, eikä liikenteelle ja elinkeinoelämän kuljetuksille saa aiheutua kohtuuttomia ja kilpailukykyä heikentäviä kustannuksia.

(13) Valiokunta katsoo, että myös Suomen turvallisuustilanteen muutokset korostavat huoltovarmuuden ja liikkumisen turvaamisen merkitystä myös osana ilmastopolitiikkaa.

### *Liikenteen kestävät käyttövoimat*

(14) Erityisesti kuljetusalan ja teollisuuden kannalta on tärkeää varmistaa, että liikenteen päästövähennystoimet eivät heikennä Suomen kilpailukykyä. Pitkien kuljetusetäisyyksien vuoksi kuljetusten kustannukset ovat Suomessa jo lähtökohtaisesti korkeat, ja polttoainekustannusten nousu voi vaikuttaa merkittävästi elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

(15) Valiokunta painottaa vaihtoehtoisten liikenteen käyttövoimien ja monipuolisten käyttövoimavaihtoehtojen tarvetta tulevaisuudessa. Erityisen tärkeää on jatkossa edistää ja pyrkiä turvaamaan kohtuuhintaisten vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden saatavuutta. Valiokunta pitää näin ollen erittäin tärkeänä, että kestävien biopolttoaineiden tuotantoa ja käyttöönottoa edistetään teknologianeutraalisti ja kaikkien liikennemuotojen tarpeita vastaavasti sekä kansallisesti että myös globaalilla tasolla.

(16) Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen esimerkiksi sähköllä, vedyllä tai biometaanilla vaatii myös riittävän kattavaa jakeluverkostoa. Saadun selvityksen mukaan sähköisten henkilö- ja pakettiautojen yleisesti saatavilla oleva latausinfrastruktuuri on kehittynyt Suomessa hyvin ja

## Valiokunnan lausunto LiVL 14/2025 vp

niin sanotun jakeluinfra-asetuksen vaatimusten täyttämässä ollaan jo varsin pitkällä. Raskaan liikenteen tarpeisiin soveltuva latausinfrastruktuuri sen sijaan on vielä toistaiseksi pääosin yksityistä, ja julkisten latausasemien määrä on alle 10. Valiokunta katsoo, että jatkossa on tarpeen edelleen kehittää liikenteen kestävien käyttövoimien saatavuutta ja jakeluverkostoja. Alueellisten erojen vuoksi jatkossa voi olla tarpeen arvioida myös julkisen talouden roolia tämän infrastruktuurin kehittämisessä.

### *Ajoneuvokannan uudistuminen*

(17) Suomessa oli vuonna 2024 liikennekäytössä 2,8 miljoonaa henkilöautoa. Näistä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien osuus oli noin 11 prosenttia. Liikenteessä oli vuonna 2024 yhteensä 285 145 osin tai kokonaan sähkökäyttöistä autoa (218 868 vuonna 2023). Sähköautoista 118 297 kappaletta oli täyssähköisiä ja 159 381 kappaletta ladattavia hybridejä. Kaasu- ja vetykäyttöisten määrä sen sijaan oli marginaalinen. Täyssähköautojen osuus vuonna 2024 ensirekisteröidyistä henkilöautoista oli 29,5 prosenttia ja ladattavien hybridien osuus noin 20 prosenttia. Ensirekisteröidyistä kuorma-autoista sähköllä ja kaasulla toimivien osuus vuoden 2024 lopulla oli noin 7 prosenttia (3,6 prosenttia vuonna 2023). Sähkökäyttöisten kuorma-autojen osuus oli vajaat 2 prosenttia (1 prosenttia vuonna 2023) ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen osuus noin 5 prosenttia (2,5 prosenttia vuonna 2023). Sähkön osuus kaikista linja-autojen ensirekisteröinneistä oli 57 prosenttia, ja sähkökäyttöiset linja-autot ovat käytössä pääosin kaupunkiliikenteessä.

(18) Ajoneuvokannan uudistumisen vauhdittamiseksi on mahdollista pyrkiä hyödyntämään esimerkiksi hankinta- tai muuntotukia ja romutuspalkkioita, joilla voidaan edistää vähäpäästöisempiin ajoneuvoihin siirtymistä ja ajoneuvokannan nuorentumista. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu näkemyksenä esille, että mahdollisten uusien tukien tulisi kohdistua kustannustehokkaasti ja tukea erityisesti niitä alueita, ajoneuvoja tai ryhmiä, joilla siirtyminen vähäpäästöisiin ajoneuvoihin on erityisen haasteellista.

### *Teknologian tarjoamat mahdollisuudet*

(19) Valiokunta korostaa teknologian ja viestintäsektorin merkitystä liikenteen päästövähennysten edistämässä. Tekoäly ja digitaalinen teknologia voivat parantaa liikenteen sujuvuutta ja energiatehokkuutta, mikä voi osaltaan tukea päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Tekoälyn ja datan parempi hyödyntäminen voi vähentää turhaa liikennettä, tehostaa logistiikkaa ja parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta. Erilaisten älyliikenteen sovellusten ja automatisoitujen ohjausjärjestelmien avulla voidaan optimoida kuljetuksia ja liikennevirtoja, mikä parantaa liikenteen sujuvuutta ja vähentää päästöjä kustannustehokkaasti.

(20) Valiokunta pitää tärkeänä, että Suomen liikennepolitiikassa hyödynnetään saatavilla olevaa teknologiaa ja innovaatioita kestävämpien liikkumisen ratkaisujen edistämiseksi.

### *Epävarmuustekijöistä*

(21) Asiantuntijakuulemisessa on painotettu maankäyttösektorin haasteita päästöjen vähentämisessä yhtenä keskeisenä epävarmuustekijänä, johon tulee löytää jatkossa toimivia ratkaisuja maankäyttösektorilla.

## Valiokunnan lausunto LiVL 14/2025 vp

(22) Valiokunta ei pidä hyvänä, että erilaisista epävarmuuksista ja esimerkiksi mahdollisista hiihlinieluja ynnä muita koskevista arviointitapojen muutoksista johtuvia lisäkustannuksia kohdistettaisiin jatkossa enenevässä määrin liikennesektorille, joka jo nykyisin kantaa keskeistä vastuuta päästövähennystavoitteista.

### *Ympäristötavoitteiden toteutuminen*

(23) Liikenteen rooli Suomen kokonaispäästöissä on merkittävä, ja päästöjen vähentämiseksi tarvitaan laaja-alaisia toimenpiteitä. Valiokunta kuitenkin painottaa, että näiden toimenpiteiden tulee olla samalla realistisia, kustannustehokkaita ja sosiaalisesti oikeudenmukaisia ja niiden ei tule aiheuttaa kohtuuttomia ja kilpailukykyä vaarantavia kustannuksia liikenteelle tai elinkeinoelämän kuljetuksille. Suomen erityispiirteet, kuten harva asutus ja pitkät kuljetusetäisyydet, asettavat omat haasteensa liikenteen päästövähennystoimille. Valiokunta katsoo, että ympäristötoimien tulee olla oikeasuhtaisia myös Suomen erityisolosuhteet huomioon ottaen.

(24) Liikenteen päästövähennyksissä olennaista on pitkäjänteisyys sekä tavoitteiden asettamisessa että toimeenpanoon liittyvissä politiikkatoimissa. Valiokunta kiinnittää huomiota johdonmukaisuuden, ennakoitavuuden ja pitkäjänteisyyden tarpeeseen ilmastopolitiikassa sekä liikenteen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi että muun muassa yritysten suunnittelun ja investointihalukkuuden turvaamiseksi.

(25) Valiokunta korostaa lisäksi globaalisti yhteismitallisten ympäristötavoitteiden ja velvoitteiden merkitystä Suomen ja Euroopan kilpailukyyn säilymiselle ja kehittymiselle. Erityisen tärkeää tämä on merenkulun ja lentoliikenteen päästötavoitteiden sekä kilpailukyyn kannalta.

(26) Valiokunta painottaa, että Suomen erityisolosuhteet, kansalaisten liikkumistarpeet ja kuljetusten ja elinkeinoelämän kilpailukyky on otettava jatkossakin huomioon ilmastopolitiikan suunnittelussa ja toimeenpanossa.

## VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

*että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

## **Valiokunnan lausunto LiVL 14/2025 vp**

Helsingissä 30.9.2025

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk  
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas  
jäsen Marko Asell sd  
jäsen Seppo Eskelinen sd  
jäsen Petri Huru ps  
jäsen Marko Kilpi kok  
jäsen Mauri Kontu kesk  
jäsen Johan Kvarnström sd  
jäsen Sheikki Laakso ps  
jäsen Martin Paasi kok  
varajäsen Vesa Kallio kesk  
varajäsen Tere Sammallahti kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula