

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausunto valtioneuvoston selonteosta koskien Kansallista energia- ja ilmastostrategiaa (VNS 8/2025 vp), Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa (VNS 9/2025 vp), sekä Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa (VNS 11/2025 vp)

Valtioneuvosto antoi joulukuussa 2025 eduskunnalle selonteot kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta (VNS 8/2025 vp), keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (VNS 9/2025 vp), sekä pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta.

Päähuomio energia- ja ilmastostrategian politiikkatoimissa ja niihin perustuvissa skenaarioissa on EU:n vuodelle 2030 asettamien ilmasto- ja energiatavoitteiden ja -velvoitteiden täyttämiseen ja teollisuuden puhtaan siirtymän vauhdittamiseen.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa määritellään keinot taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi siten, että EU-lainsäädännön ja kansallisen ilmastolain tavoitteet vuosille 2030, 2035 ja 2040 voidaan saavuttaa. Taakanjakosektorille kuuluvat liikenteen, maatalouden, rakennusten erillislämmityksen, työ koneiden, jätehuollon ja F-kaasujen päästöt, sekä päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden ja muun energiankäytön päästöjä. Ilmastolain (423/2022) mukaan valtioneuvosto hyväksyy keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan kerran vaalikaudessa.

Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman valtioneuvosto hyväksyy vähintään kerran kymmenessä vuodessa. Pitkän aikavälin suunnitelmassa ei esitetä tai linjata yksittäisiä politiikkatoimia.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on tutustunut selontekoihin ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

SKAL pitää ilmastotoimia tarpeellisina. Samalla SKAL muistuttaa, että ilmastotoimista päätettäessä on huolehdittava Suomen kilpailukyvyistä. Suomen ilmastotavoite tulee asettaa oikeisiin mittasuhteisiin.

Ilmastotavoitteita asetettaessa ja toimenpiteistä päätettäessä on arvioitava ja otettava huomioon sääntelyn vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen kilpailukyvyille. Suomen ei tule asettaa itselleen EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita.

Suomi on asettanut tavoitteeksi, että Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Tavoite perustuu Suomen kansallista ilmastopolitiikkaa ohjaavaan ilmastolakiin ja on mielestämme liian tiukka. Ilmastolain tavoitteiden arviointi on kesken. SKAL pitää tärkeänä, että ilmastolain tavoitteet avataan ja arvioidaan perusteellisesti uudelleen.

Ilmastotavoitteisiin ei saa pyrkiä logistiikan ja liikenteen kustannustaakkaa kohtuuttomasti kasvattamalla. Suomen arktisia olosuhteita, pitkää

lämmityskautta, merentakaisuutta ja esimerkiksi pitkiä kuljetusetäisyyksiä on tarve huomioida entistä vahvemmin. Logistisen järjestelmän luonteesta johtuen, Suomi on muuta Eurooppaa riippuvaisempi polttomootoriteknologiasta ja käyttövoimamuutos pois fossiilisista polttoaineista vie aikaa.

Lisäksi teollisuudessa käydään ankaraa kansainvälistä kilpailua ja lopulta kyse on siitä, missä päin maailmaa tuotteet pystytään valmistamaan kannattavasti ja kilpailukykyisesti. Suomen ei tule harjoittaa politiikkaa, josta pahimmillaan hyötyvät ne maat, jotka eivät välitä lainkaan päästöjen vähentämisestä.

Yleisesti SKAL korostaa, että suunnitelmien ja sääntelyn vaikutukset yrityksiin ja elinkeinoelämälle tulee arvioida perusteellisesti ennen päätöksentekoa.

Päästövähennysten tulee olla tasapuolisia

Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa on ilmastotavoitteiden saavuttamisen keskeiseksi haasteeksi nostettu maankäyttösektorin kehitykseen liittyvä epävarmuus. Energia- ja ilmastostrategiaa koskevan valtioneuvoston selonteon mukaan taakanjakosektorilla on selvä riski, että maankäyttösektorin laskennallinen vaje joudutaan kompensoimaan lisäpäästövähennyksillä taakanjakosektorilla ja/tai yksiköiden ostoilla muista jäsenmaista.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman sivun 41 taulukon mukaan vuosina 2005-2023 taakanjakosektorin päästöt vähenivät yhteensä noin -8,9 Mt CO₂ ekv.

Eniten päästöt ao. ajanjaksona ovat vähentyneet liikenteessä, -2,9 Mt CO₂- ekv. Myös rakennusten lämmityksen, jätteiden käsittelyn ja F-kaasujen päästöt ovat nykyisin selvästi vuotta 2005 pienemmät. Maataloudessa päästövähennemä ajanjaksolla on sen sijaan vaatimaton -0,2 Mt CO₂-ekv. SKAL korostaa, että päästövähennyksiä tulee edellyttää tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta, mukaan lukien maankäyttösektori.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa on myös todettu Suomen alittaneen vuosien 2021-2023 päästökiintiöt, ja että vuosilta 2021-2024 on kertynyt yhteensä 3,8 Mt CO₂-ekv ylijäämää. On tärkeää, että em. kehitys otetaan huomioon mahdollisuutena kompensoida tulevien vuosien ylityksiä.

Tukia hankintoihin ja jakeluinfratukiin tarpeen jatkaa ja riittävyys varmistaa

Raskaan liikenteen käyttövoimien vähentämisessä oleellista on teknologianeutraalius. Sähkön ja vedyn lisäksi biokaasu ja uusiutuva diesel ovat käyttövoimavaihtoehtoja raskaassa liikenteessä.

SKAL pitää hyvänä, että keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa esitetään jatkettavaksi sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten kuorma-autojen hankintatukia (7,5 milj. euroa/vuosi, yhteensä 30 M€ v. 2026–2029). Hankintatuille on tarvetta, koska uusien sähkö-, vety- ja kaasukuorma-autojen hankintahinta on merkittävästi dieselkuorma-autokalustoa korkeampi. SKAL kannattaa myös mikroyritysten raskaan kaluston hankintatukia, joita on tarkoitus rahoittaa sosiaalisen ilmastorahaston (SCF) kautta.

Raskaiden maantiekuljetusten vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääntymisen keskeinen este on puutteellinen tankkaus- ja latausinfrastruktuuri. Myös EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra-asetuksen (AFIR) Suomelle asettamien velvoitteiden täyttäminen vuoteen 2030 mennessä tulee varmistaa. SKAL kannattaa julkisen jakeluinfran rakentamisen tuen jatkamista (KAISU3-suunnitelman esitys 10 milj. euroa/vuosi, yhteensä 40 milj.euroa v. 2026-2029).

Samalla on erittäin tärkeä varmistaa tukirahoituksen toteutuminen ja riittävyys. Onkin huolestuttavaa, että KAISU3-suunnitelman liikenteen politiikkatoimissa rahoituspäättös on olemassa ainoastaan henkilöautojen romutuspalkkion osalta.

MAL-sopimusten toteutuminen on tärkeää

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden joukossa on myös maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL)-sopimusten toteuttamisen jatkaminen vuosina 2024–2035. Osana MAL-sopimuksia valtio ja kunnat edistävät myös raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutumista elinkeinoelämän kuljetusten tarpeisiin. Taukopaikoilla myös mahdollistetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu.

SKAL toteaa, että raskaan liikenteen tarpeita palveleva taukopaikkaverkosto on tärkeä osa toimivaa infrastruktuuria mm. mahdollistaen kuljettajien lakisääteiset tauot ja vuorokausilevon. Taukopaikat tarjoavat mahdollisuuden pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin, ja niillä on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoinnissa. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan tehostaa kuljetuksia ja edistää osaltaan kaluston mittojen ja massojen maksimaalista hyödyntämistä. SKAL pitää tärkeänä MAL-sopimusten toteutumista jakelu- ja latauspaikkojen sekä taukopaikkojen saamiseksi.

Tiestön kuntoa parannettava myös päästöjen vähentämiseksi

Erikseen SKAL haluaa muistuttaa tiestön kunnon merkityksestä päästöjen vähentämisessä.

On tärkeää, että tiestön kunnon vaikutus huomioidaan päästövähennyskeinona, ja että päästöjä vähentävä rahoitus tiestölle varmistetaan. Väyläviraston arvio on, että huonokuntoisten päällystettyjen maanteiden määrää saataisiin vähennettyä 350 miljoonan euron vuotuisella lisärahoituksella. SKAL pitää em. lisäpanostusta tiestön korjausvelan vähentämiseen välttämättömänä.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tiestön kunnon parantamisen osalta viitataan päästövähennyksiin, jota on tarkoitus saavuttaa toteuttamalla Liikenne 12 -suunnitelmaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Yksittäisenä asiana tiestön osalta periaatepäätöksessä on mainittu vain se, että perusväylänpidosta kohdistettaisiin 40 miljoonaa euroa vähäliikenteisten teiden uudelleenpäällystämiseen, jolla voisi saavuttaa 0,04 % päästövähennyksen.

Sekä periaatepäätöksen että Liikenne 12 -suunnitelman heikkoutena on se, että kumpikaan ei sisällä selkeitä esityksiä toimenpiteiksi, joilla tiestöön sisältyvä

päästövähennyspotentialiaali hyödynnettäisiin, lukuun ottamatta vähäliikenteisten teiden uudelleenpäällystämistä. Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartan mukaan tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla voidaan alentaa maantieliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä henkilöautoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla.

WSP Finlandin selvityksen mukaan sujuva liikenne ja tien pintakunto ovat avainasemassa kuorma-autoliikenteen energiankulutuksen ja CO₂-päästöjen vähentämisessä. Valtateillä jopa 300 miljoonaa raskaan liikenteen ajoneuvokilometriä ajetaan huonokuntoisilla valtateillä, ja kaikki tieluokat huomioiden raskas liikenne operoi 500 miljoonaa ajoneuvokilometriä huonokuntoisella tieverkolla. Suurimmat polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähenemät saadaan parantamalla liikenteen sujuvuutta. Esimerkiksi tien mäkisyys yhdistettynä pistemäisiin nopeusrajoituksiin voi lisätä polttoaineenkulutusta yli 30 prosenttia. Taajaman läpi kulkevan tien tai valoliittymä sisältävän reitin korvaaminen tasaisen ajonopeuden mahdollistavalla ohitustiellä voi tuottaa 30–40 prosentin hiilidioksidipäästöjen vähenemä ja matka-ajan säästöjä. Tieverkon parantamisella on vaikutusta matka-aikaan, joka on tärkeä kuljetusten suunnittelun ja resurssien käytön optimoinnin elementti. Yleisesti tasainen nopeus on energiatehokkainta, millä on suurten kokonaismassojen vuoksi raskaalle liikenteelle erityisen suuri merkitys.

Polttoaineveron taso pidettävä kohtuullisena

Päästövähennyskeinojen kulut tulee arvioida ja ottaa huomioon osana päätöksentekoa niin, että kohtuuttomat polttoaineen hinnan nousut pyritään välttämään. Polttoainekustannukset muodostavat tyypillisesti neljäsosan kuljetusyrityksen kokonaiskustannuksista, raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä jopa kolmasosan.

SKAL korostaa, että vuoden 2022 heinäkuussa tehty jakeluveloitteen määräaikainen laskeminen ja nykyisessä hallitusohjelmassa sovittu jakeluveloitteen maltillinen taso ovat alentaneet polttonesteiden, erityisesti dieselin, hintoja ja siten kuljetuskustannuksia. Jakeluveloitteen maltillisemmalla nostolla vuodelle 2025 alennettiin dieselin hintaa 6–7 senttiä litralta verrattuna voimassa olleeseen lainsäädäntöön. Ilman muutoksia veloitetasoon, maanteiden tavaraliikenteen kustannukset dieselin käytön osalta olisivat nousseet noin 78-91 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2025-2027.

SKAL kuitenkin korostaa, että vuoden 2025 jakeluveloitteen tasoilla sen hintavaikutus dieseliin on vuonna 2027 yhteensä 20 senttiä litralta. Tämä tarkoittaa noin 240 miljoonan euron kustannusta maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville yrityksille.

SKAL pitää erittäin tärkeänä, että tulevana vuosina seurataan polttoainemarkkinoiden kehittymistä ja jakeluveloitteen hintavaikutusta. Vuodesta 2027 vuoteen 2028 jakeluveloite on kiristymässä 22,5 prosentista 31 prosenttiin ja lopulta 34 prosenttiin vuonna 2030. Nousu on erittäin jyrkkä ja osuu

ajallisesti päällekkäin vuonna 2028 voimaan tulevan fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan kanssa. Mikäli päällekkäisten keinojen yhteistuloksena polttoaineen hinta alkaa Suomessa nousta huomattavasti verrattuna kilpailijamaihin, tätä hinnannousua tulee eri poliittisin keinoin torjua.

Vety- ja sähköpolttoaineet: RFNBO-vähimmäisvelvoite pidettävä direktiivin mukaisella tasolla

Hallitusohjelmaa on toimeenpantu vetytavoitteiden osalta etenkin suuntaamalla käytettävissä ollutta energiatukea uusiutuvaa vetyä tuottaville hankkeille sekä asettamalla tieliikenteen jakeluvelvoitteeseen 4 %:n RFNBO-polttoaineita koskeva vähimmäisvelvoite vuodelle 2030.

SKAL ei pidä tarpeellisenä direktiivin velvoitetta suurempaa kansallista velvoitetta. SKAL esittää, että RFNBO polttoaineille asetetaan RED III-direktiivin mukainen 1 %:n vähimmäisosuusvelvoite. RFNBO-polttoaineiden tuotanto ja käyttö on vielä vähäistä ja kehitys vakiintumatonta, joten ei ole perusteltua vaatia Suomessa direktiiviä suurempia velvoitteita. Direktiiviä suurempi velvoite pitää SKALin arvion mukaan sisällään myös merkittävän hintariskin, joten direktiivin edellyttämästä vähimmäistasosta ei ole tarpeen poiketa.

Taakanjakoasetuksesta voidaan luopua polttoainejakelun päästökaupan myötä

Polttoainejakelun päästökaupan laajeneminen tammikuussa 2028 tieliikenteeseen nostaa fossiilisten polttoaineiden kuluttajahintoja. Arvio on, että päästökaupasta aiheutuu liikenteelle jopa yli miljardin euron vuotuiset lisäkustannukset. Suomen tulee olla valmis alentamaan polttoaineveroa ja/tai muuten täysimääräisesti kompensoimaan tiekuljetuksille päästökaupasta koituvaa kustannusnousua.

Yksi konkreettinen keino kuljetusalan kustannusnousun hillitsemiseksi on ammattidieselin käyttöönotto, josta hallitus teki päätöksen kevään 2024 kehysriihessä.

Pidemmällä aikavälillä tulee tarkastella taakanjakoasetuksen tarpeellisuutta ja toimivuutta. Polttoaineiden jakelun päästökaupan myötä taakanjakosektoria koskeva sääntely muuttuu päällekkäisyytensä vuoksi tarpeettomaksi.

Lisätietoa SKALin näkemyksistä ohjelmajulkaisuista verkkosivuillamme:

- Millä energialla kuljetamme: [SKAL Käyttövoimaraaportti](#)
- Suomen tiet kuntoon: [Suomen tiet kuntoon -julkaisu](#)
- Liikenteen verotus ja Suomen kilpailukyky: [SKAL Liikenneveropoliittinen ohjelma](#)

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Outi Nietola
logistiikkajohtaja