

23.2.2026

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

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

Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry:n lausunto valtioneuvoston selonteosta keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta

ITS Finland kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston selonteosta koskien keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa.

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja elinkeinoelämän toimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asiantuntijaverkosto, johon kuuluu noin 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 henkilöä. Yhdistyksen tarkoituksena on edistää älykkään liikenteen ja logistiikan palvelujen toteuttamisen ja liiketoiminnan yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi digitalisaation keinovalikoiman yhteiskunnallista vaikuttavuutta koko liikennejärjestelmän turvallisuuden, sujuvuuden, tehokkuuden ja ympäristöystävällisyyden parantamisessa. Yhdistys edistää toimialan älykkään ja kestävän liiketoiminnan kasvua ja kansainvälistymistä.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

ITS Finland ry on älykkään ja kestävän liikenteen asiantuntijaverkosto, jonka vuoksi lausuntomme keskittyy pääasiassa liikennesektorin toimenpiteisiin ja niiden vaikutuksiin suhteessa vuoden 2030 päästötavoitteeseen sekä vuoden 2035 hiilineutraaliustavoitteeseen.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan käsiteltävänä olevat energia- ja ilmastostrategia, keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU3) sekä pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma muodostavat yhdessä keskeisen politiikkakehyksen liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiselle Suomessa. Vaikka kyseessä ovat muodollisesti erilliset asiakirjat, niiden vaikuttavuus tulee arvioida kokonaisuutena.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman keskeinen ongelma liikenteen osalta on se, että esitetty politiikkakokonaisuus ei johdonmukaisesti tue asetettua päästövähennystavoitetta. Suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä, joiden yhteisvaikutus johtaa tilanteeseen, jossa liikenteen päästöt ovat suuremmat kuin perusskenaariossa. Tämä heikentää ilmastopolitiikan uskottavuutta ja siirtää päästövähennystarvetta tuleville vuosille.

Liikenteelle on asetettu tavoite päästöjen puolittamisesta vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Nykyinen toimenpidekokonaisuus ei kuitenkaan rakenna riittävää turvamarginaalia

23.2.2026

tavoitteen saavuttamiseksi. Kun jakeluvelvoitteen kasvua hidastetaan, liikennesähkö sisällytetään velvoitteeseen ilman veloitetason vastaavaa nostoa, polttoaineverotusta kevennetään ja suuripäästöisten ajoneuvojen verotusta alennetaan, syntyy kokonaisuus, joka kasvattaa päästöjä verrattuna aiemmin arvioituun kehityspolkuun. Samalla joukkoliikenteen arvonlisäveron korotus ja aktiiviliikkumisen investointien leikkaukset sekä työsuhdepyöräilyn alasajo heikentävät kulkutapamuutoksen edellytyksiä.

Tämä kehitys on ristiriidassa myös Liikenne 12 -suunnitelman kanssa. Liikenne 12 asettaa tavoitteeksi koko liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden, kestävyys ja tehokkuuden parantamisen. Siinä tunnistetaan kulkutapasiirtymät, liikennesuorituksen hallinta ja palvelupohjaiset ratkaisut keskeisinä osina kestävästä liikennejärjestelmästä. KAISU 3:ssa nämä liikennejärjestelmätason tavoitteet eivät kuitenkaan konkretisoidu riittävinä toimenpiteinä. Ilmastopolitiikkaa ei voida irrottaa liikennejärjestelmäpolitiikasta – niiden on muodostettava yhtenäinen kokonaisuus. KAISU 3:n toimenpidekokonaisuus on varsin hajanainen luettelo erilaisia tuki-instrumentteja, joiden kokonaisvaikutus jäänee sekä pieneksi että lyhytvaikutteiseksi.

Kokonaisuus on myös sidoksissa pitkän aikavälin ilmastopolkuun. Kun 2020-luvulla ei synny päästövähennysyliäämää, 2030-luvun taakka kasvaa. Jos sähköistyminen tai raskaan liikenteen murros etenee oletettua hitaammin, päästövähennystarve kasautuu tulevaisuuteen. Tämä on päästövelkariski. Ilmastopolitiikan ei tule perustua oletukseen, että yksi teknologinen polku toteutuu täydellisesti, vaan sen tulee olla monipolkuinen ja riskinkestävä.

KAISU 3 jatkaa rakenteellisesti yksipuolista lähestymistapaa, jossa päästövähennykset nähdään ensisijaisesti käyttövoimasiirtymänä. Sähköistymisen edistäminen on välttämätöntä, mutta liikenteen päästöt syntyvät ennen kaikkea ajosuoritteesta ja kulkutapavalinnoista. Niihin voidaan vaikuttaa politiikalla. Liikennejärjestelmän tehokkuutta voidaan parantaa digitalisaation avulla, logistiikan optimoinnilla voidaan vähentää tyhjänä ajoa ja yhteiskäyttöiset palvelut voivat nostaa ajoneuvojen käyttöastetta. Näitä mahdollisuuksia ei hyödynnetä suunnitelmassa riittävästi.

Erityisen keskeinen mahdollisuus on liikenteen verotuksen kokonaisuudistus. Kyse ei tulisi olla yksittäisistä veronkorotuksista tai -alennuksista, vaan verorakenteen uudelleenmuotoilusta siten, että se ohjaa ihmisten ja yritysten valintoja johdonmukaisesti vähäpäästöiseen suuntaan. Liikenteen päästöt syntyvät ajosuoritteesta, ajoneuvokannasta ja kulkutapavalinnoista. Verotuksen avulla voidaan vaikuttaa kaikkiin näihin. Ajosuoritteeseen voidaan vaikuttaa hinnoittelulla, ajoneuvokannan uusitumiseen CO₂-perusteisella verotuksella ja kulkutapavalintoihin suhteellisilla kustannuseroilla. Samalla verouudistuksessa voidaan huomioida sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja alueelliset erityispiirteet.

Nykyinen kehitys, jossa polttoaineverotusta kevennetään ja suuripäästöisten ajoneuvojen verorastusta alennetaan, toimii päinvastaiseen suuntaan. Se heikentää sähköistymisen taloudellista kannustetta ja pidentää korkeapäästöisen kaluston käyttöikää. Verotuksen kokonaisuudistus on mahdollisuus rakentaa aidosti ohjaava järjestelmä, joka tukee sekä ilmastotavoitteita että

23.2.2026

liikennejärjestelmän tehokkuutta. Tämä mahdollisuus tulisi hyödyntää täysimääräisesti osana KAISU 3:n toimeenpanoa.

Kaupunkiseutujen rooli on tässä keskeinen. Suurissa kaupungeissa merkittävä osa kotitalouksista elää jo ilman omaa autoa, ja kulkutapamuutoksen potentiaali on huomattava. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä älykkäiden liikkumispalvelujen kehittäminen tukevat yhtä aikaa ilmastotavoitteita, kansanterveyttä ja kaupunkien elinvoimaa. Ilmastopolitiikan tulisi vahvistaa tätä kehitystä, ei hidastaa sitä.

Suomella on vahvaa osaamista liikenteen digitalisaatiossa, sähköisen liikenteen infrastruktuurissa ja logistiikan optimointiratkaisuissa. Kotimarkkina toimii referenssimarkkinana näille ratkaisuille. Johdonmukainen ja kunnianhimoinen ilmastopolitiikka ei ole pelkkä kustannuserä, vaan investointi kilpailukykyyn ja hiilikädenjälkeen.

Lopuksi

Ilmastopolitiikan uskottavuus mitataan siinä, ohjaavatko päätökset päästöjä alas vai ylöspäin. KAISU 3:n nykyinen kokonaisuus ei muodosta riittävän vahvaa ja johdonmukaista polkua kohti vuoden 2030 tavoitetta, vaan sisältää riskin päästövähennysten siirtymisestä tuleville vuosille. Suomella ei ole varaa rakentaa päästövelkaa tilanteessa, jossa meillä on osaaminen, teknologia ja mahdollisuus ohjata liikennejärjestelmää kestävämpään suuntaan jo nyt. Tarvitaan selkeä suunnanmuutos kohti aidosti ohjaavaa verotusta, järjestelmätason ratkaisuja ja johdonmukaista sähköistymisen edistämistä. Ilmastopolitiikan tavoitteena ei tule olla vain yksittäisen tavoitevuoden saavuttaminen, vaan sellaisen kehityspolun rakentaminen, jossa emme lisää tulevien sukupolvien kannettavaksi päästövelkaa nykyisten taloudellisten velvoitteiden lisäksi.

Kestävä ja kilpailukykyinen Suomi ei synny odottamalla, että polttomoottoriautot korvautuvat sähköautoilla, vaan rakentamalla liikennejärjestelmä, jossa liikkuminen on sujuvaa, resurssitehokasta ja aidosti vähäpäästöistä – monipuolisen, loogisen ja määrätietoisen keinovalikoiman avulla.

Kunnioittavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

23.2.2026