

KUVA: ADOBE STOCK

Asiantuntijalausunto

Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2025

Eduskunnan talousvaliokunta 16.9.2025

Ari Nissinen, yksikönjohtaja, Ilmastoratkaisut-yksikkö

Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

Yhteenveto

Yhteenvetona Syke toteaa, että vuosikertomus tuo selkeästi esiin kasvihuonekaasupäästöille ja -nieluille asetetut tavoitteet, sekä EU:n että Suomen. Vuosikertomus esittelee hyvin myös päästökehityksiä ja suunniteltuja ja toteutettuja toimenpiteitä.

Vuosikertomus tuo selkeästi esiin maankäyttösektorin turvemaiden päästöongelmat, ja metsien hoidon ja hakkuiden merkityksen nieluille ja päästöille.

Toimien kustannusvaikuttavuutta on tuotu esiin liikenteen osalta. Vaihtuvana teemana on nostettu esiin ’toimimattomuuden kustannukset’.

Hiilinielujen merkityksestä

Suomen hiilineutraalisuustavoite 2035, samoin kuin EU:n ilmastoneutraaliustavoite 2050, tarkoittaa sitä, että päästöjä on vain hiilinielujen verran.

On vaikea nähdä, miten ilmastoneutraaliustavoitteisiin päästäisiin ilman luonnollisia hiilinieluja.

Monet luonnollisia hiilinieluja ylläpitävät ja kasvattavat maankäyttösektorin toimet ovat myös vielä pitkään vuoden 2030 jälkeen kustannustehokkaita verrattuna esimerkiksi teknisiin hiilensidontaratkaisuihin.

Vakaa ennustettava sääntely-ympäristöä ja rahoitusmahdollisuudet

Liikenteen jakeluvelvoitetta ja polttoaineveroja on muutettu vastoin aiempia suunnitelmia. Tämä on jo merkittävästi vaarantanut taakanjakosektorin päästötavoitteiden saavuttamisen vuonna 2030.

Investointitukien määrää puhtaaseen energiasiirtymään vähennettiin noin kolmasosalla.

Yleisesti tiedetään, että monet yritykset tarvitsevat pitkäjänteistä riittävän vakaata ennustettavissa olevia sääntely-ympäristöä ja rahoitusmahdollisuuksia menestyäkseen.

Raskas liikenne

- Yksi pitkän matkan kuorma-auto vastaa päästöiltään 40–100 henkilöautoa. Tärkeää sähkökuorma-autojen hankintatukien jatkaminen. Niiden käyttöönottoa haittaa puutteellinen sähköverkko- ja latausinfrastruktuuri.
- EU:n AFIR-asetuksen mukaiset julkiset suurteholatauspisteet ja vedyn jakeluasemat ovat riittämättömiä raskaan liikenteen tarpeisiin.
- Latausinfraa tulisi tukea myös teollisuusalueilla, jolloin ne hyödyttävät myös työkoneiden sähköistämistä
- Sähkön lisäksi bio- ja e-metaani ovat tärkeitä raskaan liikenteen polttoaineita, joten nesteytetyn bio- ja e-metaanin tankkausverkoston laajentamista olisi tärkeää tukea taloudellisesti.

Työkoneet

- Ilmastovuosikertomuksessa esitetyt toimet työkoneiden päästöjen vähentämiseksi ovat riittämättömiä, ‘keppien’ rinnalla yrityksille pitäisi olla tarjolla myös ‘porkkanoita’. Nyt jakeluvelvoite, tulossa fossiilisten polttoaineiden päästökauppa. Myös informaatio-ohjaus (green dealit).
- Tarvittaisiin porkkanaa sähköinfrainvestointeihin sekä vähäpäästöisten työkoneiden hankintoihin.
- Haasteena monilla teollisuusalueilla, että sähköinfran omistaa eri taho kuin työkoneita käyttävä yritys. Ja EU:n AFIR-asetuksen mukaiset julkiset suurteholatauspisteet ja vedyn jakeluasemat sijaitsevat työkoneiden käytön kannalta liian kaukana.
- Tukiin voidaan käyttää valtion päästökauppatuloja. Lisäksi nykyinen verokannustin nopeutettu poisto, joka on tarjolla myös uusiin dieselkonehankintoihin: verotuen ehdoksi kannattaisi asettaa uusien koneiden vähäpäästöisyys.
- Työkoneet korkean lisäarvon vientitoimiala, arvo noin 7 mrd €/v.

Maatalous ja ruoka

- Turvepellot tuottavat noin puolet maatalouden ilmastopäästöistä (taakanjako- ja maankäyttösektorit yhteensä), vaikka niiden osuus peltoalasta on vain 10%.
- Osa runsaspäästöisistä turvepelloista on heikkotuottoisia tai muusta syystä poissa ruoantuotannosta.
- Mutta EU:n yhteisen maatalouspolitiikan (CAP) perusteella maksettavat pinta-alaperusteiset tuet hidastavat päästövähennysten toteuttamista.
- Kosteikkoviljelyn edistäminen niillä edellyttäisi noin 5–9 M€ lisätukea, jonka hyödyt olisivat merkittäviä ja pitkäaikaisia.
- Päästövähennystoimien toteuttaminen turvepelloilla (0–20 €/t (CO_2ekv.)) on huomattavasti edullisempaa kuin päästöoikeuksien hinta (noin 60–100 €/t CO_2ekv. vuodesta 2022).
- Ruokajärjestelmän muutosta voidaan vauhdittaa T&K-rahoituksella ja jämäkämmällä julkisten ruokapalveluiden säädösohjauksella. Samalla voidaan ’katalysoida’ yksityistä rahoitusta erityisesti proteiini- ja muiden ruokainnovaatioiden haastavaan skaalaamisvaiheeseen.

Päästövähennystoimien kustannushyötylaskenta (Social Cost of Carbon, SCC)

Toimimattomuuden kustannusten yhteydessä esitettyä tutkimusalaa voisi kehittää siten, että siinä sovellettaisiin maailmanlaajuisia vaihtoehtoisia sosioekonomisia kehityspolkuja (SSP):

- kehitys vuoteen 2050
- tulevien ilmastovahinkojen mallintaminen ja niiden rahallinen arviointi
- huomioon talouden kasvu, väestönkehitys, teknologian muutokset, ja ilmaston fyysiset vaikutukset.

Pohjautuen uusimpien globaalien mallisimulaatioiden tuloksiin, alueellisiin ilmastoennusteisiin.

Syke on tuottanut alustavia tarkasteluja tutkimuslaitosyhteistyössä pohjalaismaakunnille ja Pohjois-Karjalaan (www.syke.fi/fi/projektit/finscapes).

Kiitos!

Lausunnon valmisteluun osallistuivat yksikönjohtaja Ari Nissinen, kehittämispäällikkö Katriina Alhola, erityisasiantuntija Karoliina Auvinen, kehittämispäällikkö Hanna-Liisa Kangas, johtava tutkija Tuomas Mattila, ryhmäpäällikkö Johan Munck af Rosenschöld, kehittämispäällikkö Minna Pekkonen, kehittämispäällikkö Juha Peltomaa, ryhmäpäällikkö Laura Saikku, ja suunnittelija Katriina Virtanen.

Sähköposti: etunimi.sukunimi@syke.fi

Puhelin: Syke vaihde +358 295 251 000, Ari +358 295 251 457



Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute