ASIANTUNTIJALAUSUNTO
Lauri Myllyvirta
johtava analyytikko
Centre for Research on Energy and Clean Air ry

Talousvaliokunta
tav@eduskunta.fi

**Asiantuntijalausunto Komission tiedonannosta etenemissuunnitelmaksi Venäjän tuontienergiasta irtautumiseksi**
**Asia: E 51/2025 vp**

## Keskeiset suositukset

Suomen kansallisen turvallisuuden kannalta ensisijaisena tulee pitää pakotteiden tehokkuuden maksimoimista, jotta Venäjän kyky käydä sotaa Ukrainaa ja tulevaisuudessa muita Euroopan maita vastaan heikentyisi mahdollisimman paljon. Hidas ja asteittainen lähestymistapa lisää riskiä siitä, että Venäjä keskeyttää energiatoimitukset ennen kuin olemme siihen valmiita, ja se myös heikentää pakotteiden vaikuttavuutta antamalla Venäjälle aikaa sopeutua.

Tähän mennessä käyttöön otetuilla pakotteilla on ollut selkeä vaikutus, mutta niiden hidas ja asteittainen toimeenpano on vähentänyt tätä vaikutusta. Suomen tulisi johdonmukaisesti vaatia nopeampia aikatauluja ja porsaanreikien tukkimista sen sijaan, että puolletaan varovaisempaa ja hitaampaa etenemistä.

- **LNG:** on olennaista, ettei Venäjälle anneta aikaa oman laivastonsa, sopimustensa ja logistiikkansa rakentamiseen Euroopan kysynnän korvaamiseksi. Uudet LNG-sopimukset tulee kieltää välittömästi ilman siirtymäaikaa, ja tuonti olemassa olevien sopimusten alla tulee rajoittaa nykyisen tason alle. Tuonti tulee kieltää kokonaan nopeammin kuin 2027 loppuun.
- **Putkia pitkin tuotava raakaöljy:** Tekniset mahdollisuudet raakaöljyn korvaamiseen Unkarissa ja Slovakiassa ovat olemassa mutta maat eivät toteuta tarvittavia toimia. Komission tulee tehdä oma selvitys ratkaisuista ja edellyttää toimia sen pohjalta seurausten uhalla.
- **Ydinpolttoaineen** tuonnin lopettamiselle tarvitaan aikataulu.
- **Varjotankkerien** toiminta Suomenlahdella muodostaa Suomelle riskin sekä vakuuttamattomien öljyvuotojen mahdollisuuden että pakotteiden kiertämisen vuoksi. Suomen tulisi tukea vahvempia toimia, kuten

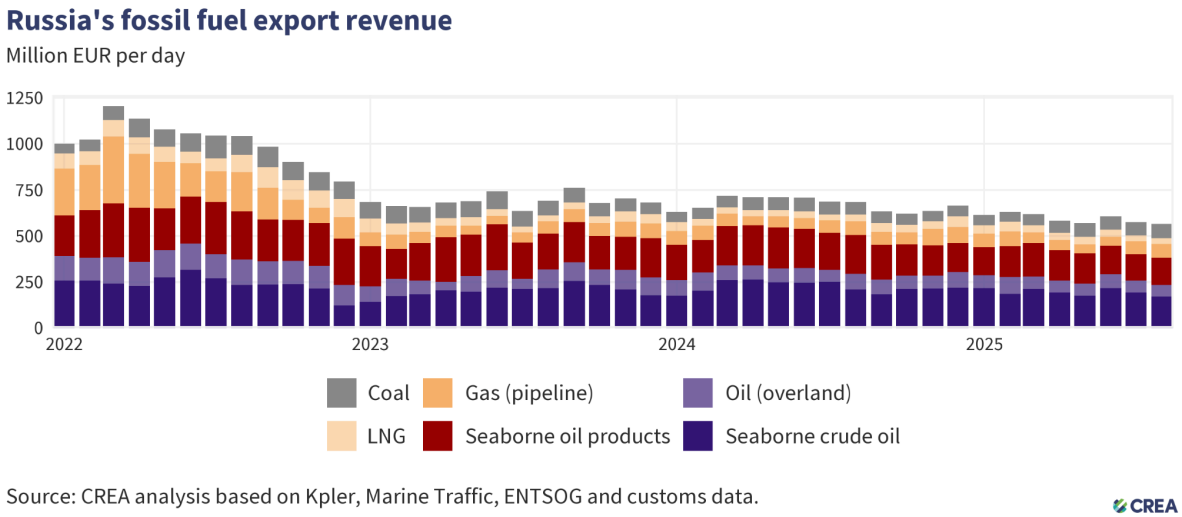
- alusten lisäämistä pakotelistalle ja pidättämistä, jos ne kieltäytyvät tarkastuksista tai purjehtivat väärän lipun alla, sen sijaan että vain pyydetään lippuvaltioiden lupaa tarkastuksiin;
- hintakaton vahvistamista siten, että vakuutusten (attestaatioiden) tueksi toimitetaan todennettavissa oleva dokumentaatio öljystä maksetusta hinnasta; sekä
- painostaa Kansainvälistä merenkulkujärjestöä (IMO) velvoittamaan vakuutusyhtiöitä julkistamaan tilinpäätöstietonsa, jotta voidaan todentaa onko niillä todellisuudessa edellytyksiä kattaa esim. öljyvahingon kustannuksia.

# Energiasanktioiden vaikutukset

Fossiilisten polttoaineiden viennillä on keskeinen rooli Venäjän valtion ja asevoimien rahoittajana. Venäjän valtiovarainministeriön tilastojen mukaan öljy- ja kaasutulot muodostivat 28 % liittovaltion budjetin kokonaistuloista tammi–elokuussa 2025, kun osuus oli ennen hyökkäystä 44 %.

EU:n maksut Venäjälle fossiilisista polttoaineista ovat laskeneet merkittävästi. Tammi–elokuussa 2025 EU maksoi Venäjälle 12 miljardia euroa fossiilisista polttoaineista, kun vastaava summa vuonna 2021 – ennen Venäjän täysimittaista hyökkäystä Ukrainaan – oli 72 miljardia euroa. Tämä merkitsee dramaattista, 83 %:n pudotusta, joka johtuu ensisijaisesti EU:n Venäjän raakaöljyn, öljytuotteiden ja kivihiilen tuontikiellosta sekä maakaasun tuonnin vähenemisestä energiansäästön, kysynnän supistumisen ja Venäjän oman kaasun viennin rajoittamisen seurauksena. Venäjän vientitulot fossiilisista polttoaineista laskivat noin 33 % vuodesta 2022 vuoteen 2024 — noin 353 miljardista 238 miljardiin euroon. Tulot ovat jatkaneet laskuaan vuonna 2025, mikä on vaikuttanut merkittävästi kansantalouteen ja julkistalouteen.

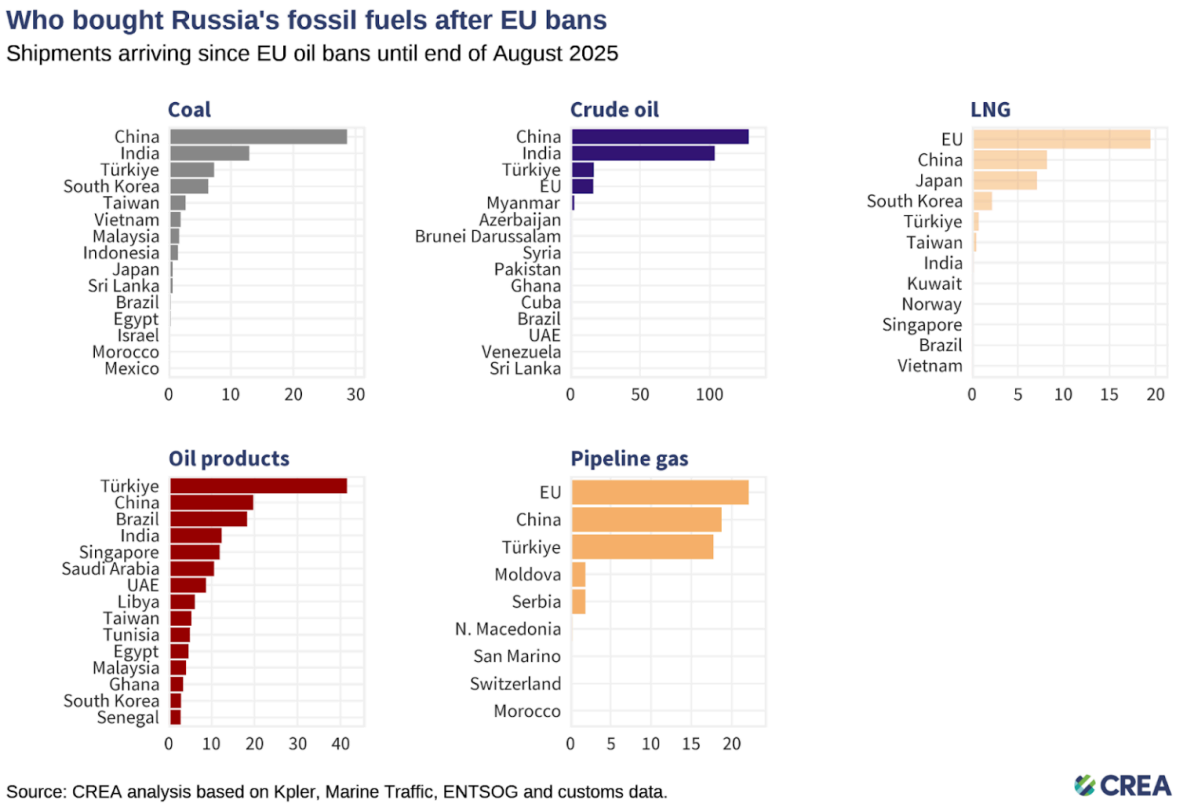
EU:n maakaasun ja raakaöljyn tuonti on kuitenkin edelleen merkittävä tulonlähde Venäjän valtiolle ja sotakoneistolle (kuvat 2 ja 3).



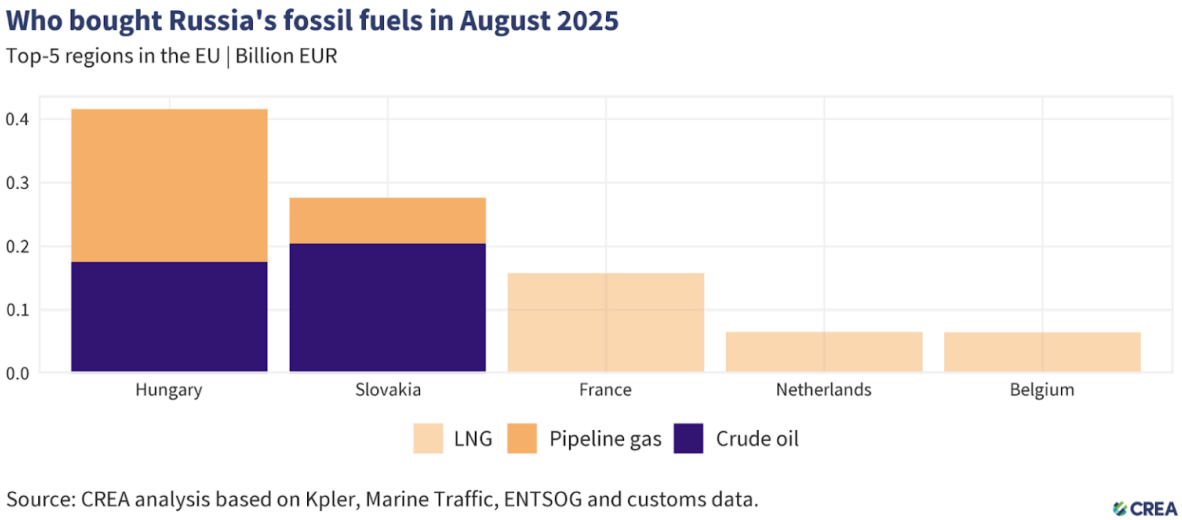

Kuva 1. Venäjän vientitulot fossiilisista polttoaineista, milj. EUR päivässä. Lähde: CREA:n viimeisin kuukausittainen analyysi Venäjän fossiilisten polttoaineiden viennistä.[1]

Venäjän öljynjalostusteollisuus on kasvavan paineen alla, sillä vanhentunut ja tehoton infrastruktuuri rajoittaa maan kykyä jalostaa raakaöljyä valmiiksi tuotteiksi. Maassa on tällä hetkellä pulaa bensiinistä, dieselistä ja muista jalostetuista polttoaineista, ja tilannetta pahentavat kohdennetut drooni-iskut keskeisiin öljy- ja kaasulaitoksiin. Nämä iskut yhdessä pakotteiden kanssa, jotka rajoittavat mahdollisuutta tuoda välttämättömiä laitteita ja teknologiaa, heikentävät merkittävästi jalostuskapasiteettia. Tämä puolestaan rajoittaa sekä kotimaan tarjontaa että vientimääriä. Näiden paineiden yhteisvaikutus kiristää maan sisäisiä polttoainemarkkinoita ja vähentää Venäjän energiasektoriltaan saamia tuloja.

[1] Katinas P, 2025. August 2025 — Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions. Centre for Research on Energy and Clean Air. 10.9.2025. https://energyandcleanair.org/august-2025-monthly-analysis-of-russian-fossil-fuel-exports-and-sanctions/




Kuva 2. Venäjän fossiilisten polttoaineiden ostot EU:n öljyn tuontikieltojen voimaan astumisen jälkeen (joulukuu 2022 – helmikuu 2023), mrd. EUR. Lähde: CREA[1].




Kuva 3. Eniten fossiilisia polttoaineita Venäjältä tuoneet EU-maat elokuussa 2025. Mrd. EUR. Lähde: CREA[1].

# LNG

EU-neuvosto harkitsee parhaillaan nopeutettua menettelyä Venäjän nesteytetyn maakaasun (LNG) spot-markkinaostojen kieltämiseksi. Analyysimme mukaan EU on ostanut venäläistä LNG:tä tänä vuonna keskimäärin 350 miljoonalla eurolla kuukaudessa, joten tällainen kielto voisi leikata Venäjän tuloja jopa 4 miljardilla eurolla vuodessa. On olemassa riski, että pitkäaikaisia sopimuksia omaavat ostajat kasvattavat hankintojaan kompensoidakseen spot-ostojen kieltoa, mikä täytyy estää sopivilla rajoituksilla. EU:n täydellinen LNG-tuontikielto johtaisi siihen, että Venäjä menettäisi keskimäärin 1,1 miljardia euroa kuukaudessa.

Venäläisen LNG:n tuontikiellon vaikutus EU:n kaasun saantiin olisi rajallinen, sillä Venäjän osuus EU:n LNG-tuonnista oli elokuuhun 2025 mennessä jo laskenut 15 prosenttiin, mikä merkitsee 35 prosentin pudotusta alkuvuoteen verrattuna. EU:n kaasunkulutus on kokonaisuudessaan edelleen laskusuunnassa. Yhdysvalloista on tullut EU:n suurin LNG-toimittaja, ja myös muita lähteitä on otettu käyttöön, vaikka niiden potentiaalia ei ole vielä täysin hyödynnetty. Koska Venäjän sotatalous on riippuvainen välittömästä kassavirrasta, alasajon tulisi olla ripeä ja siirtymäkaudet mahdollisimman lyhyitä, jotta tulonmenetysten vaikutus olisi mahdollisimman suuri.

# Ydinpolttoaine

Komission esittämät toimet ovat oikeansuuntaisia, mutta niiden pohjalta tulee sopia aikataulu venäläisen ydinpolttoaineen tuonnin alasajoon. Vaikka REPowerEU-tiekartta toukokuulta 2025 asetti tämän tavoitteeksi, komissio on sittemmin perääntynyt — vaikka esimerkiksi Bulgaria, Suomi, Slovakia, Tšekki ja Ukraina ovat jo siirtyneet ei-venäläisiin polttoaineisiin. Komission on palautettava selkeä ja asteittainen alasajosuunnitelma — alkaen rikastetusta uraanista — riippuvuuden lopettamiseksi Rosatomista ja Venäjän vipuvoiman vähentämiseksi.

# Raakaöljyn tuonti putkia pitkin

Unkari ja Slovakia ovat ainoat EU:n jäsenvaltiot, jotka edelleen tuovat venäläistä raakaöljyä putkistoja pitkin Družba-putken kautta. Niille myönnetyn poikkeuksen tarkoituksena oli auttaa niitä siirtymään vaihtoehtoisten toimittajien käyttöön. Valitettavasti nämä maat ovat kuitenkin väärinkäyttäneet poikkeusta. Molemmat ovat johdonmukaisesti vastustaneet venäläisen öljyn käytön alasajoa ja jopa lisänneet tuontimääriään vuoden 2025 aikana edellisvuoteen verrattuna.

Maiden toistuvat väitteet vaihtoehtojen puutteesta eivät myöskään kestä tarkastelua. CREA:n analyysin mukaan väitteet riittämättömästä putkikapasiteetista ja tarpeesta investoida jalostamoihin eivät pidä paikkaansa. Adria-putki, jota operoi Kroatian valtionyhtiö JANAF, kuljettaa ei-venäläistä raakaöljyä Adrianmeren rannalla sijaitsevalta Omišaljin öljyterminaalilta molempiin maihin. Vaikka MOL:n ja JANAF:n tekemissä viimeaikaisissa testeissä havaittiin mahdollisia ongelmia putken täydellä kapasiteetilla toimimisessa, Adria-putken tarvitsisi toimia vain noin 80 % kapasiteetilla täyttääkseen Unkarin ja Slovakian yhteenlasketun vuotuisen kysynnän.

Tekniset mahdollisuudet raakaöljyn korvaamiseen Unkarissa ja Slovakiassa ovat siis olemassa, mutta maat eivät toteuta tarvittavia toimia. Komission tulee tehdä oma selvitys ratkaisuista ja edellyttää toimia sen pohjalta seurausten uhalla.

# Varjotankkerit

Venäläisen öljyn hintakaton piirissä olevien tankkerien osuus Venäjältä lähtevissä öljykuljetuksissa on pysynyt hallitsevana öljytuotteiden osalta ja on edelleen merkittävä, noin kolmannes, myös raakaöljyn viennissä, eli hintakaton alentaminen ja toimeenpanon vahvistaminen on edelleen keskeistä. Noin 60–80 % raakaöljystä ja 20 % öljytuotteista kuitenkin kuljetetaan varjotankkereilla, joten niiden toimintaa on tärkeää estää ja vaikuttaa (kuva 4).

Sanktiot vaikuttavat Venäjän talouteen ennen kaikkea pakottamalla maan myymään öljyä kansainvälistä markkinahintaa alhaisemmalla hinnalla. Sanktioiden tehokkuutta mittaa siis venäläisen ja kansainvälisen raakaöljyn hinnan erotus. Tämä erotus on kaventunut ajan myötä, kun Venäjä on onnistunut kiertämään hintakattoa, mutta palautunut kun uusia toimia on saatu toteutettua (kuva 5).

Suomenlahti on muodostunut merkittäväksi venäläisten varjoalusten kauttakulkuväyläksi. Sen kautta kulkee keskimäärin kaksi alusta päivässä, mikä tarkoittaa 400 alusta vuoden 2025 alusta lukien.

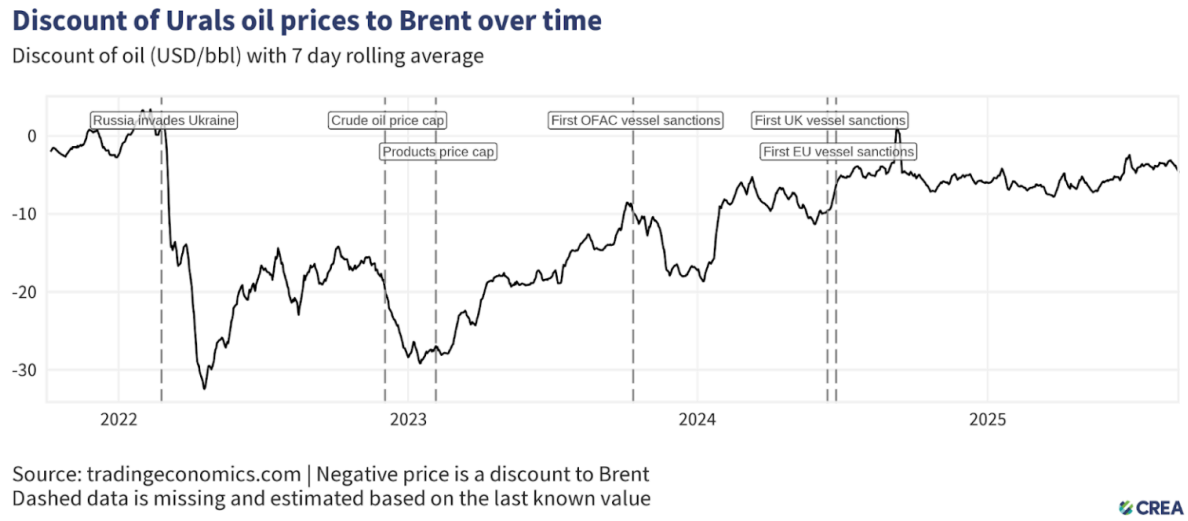
EU:n johtama tankkerien sanktiointi on osoittautunut tehokkaaksi. Vain 17 % sanktioiduista aluksista jatkaa venäläisen öljyn kuljettamista pakotelistalle joutumisen jälkeen, mikä osoittaa toimenpiteen vaikuttavuuden. Haasteita on kuitenkin edelleen valvonnan ja täytäntöönpanon osalta. EU:n pakotteista huolimatta monet alukset jatkavat venäläisen öljyn kuljettamista. CREA on tunnistanut 109 sanktioitua alusta, jotka kuljettivat öljyä pakotteiden asettamisen jälkeen kesäkuuhun 2025 mennessä. Näiden toimitusten arvo oli yhteensä 9,5 miljardia euroa, josta lähes neljännes (2,1 mrd €) kulki Venäjän Itämeren satamien kautta.

Venäläisten varjotankkerien toiminta paljastaa vakavia puutteita alusrekisterien valvonnassa. Monet alukset kiertävät pakotteita vaihtamalla lippua ja hyödyntämällä heikkoa lippurekisterien sääntelyä. CREA:n analyysien mukaan puolet sanktioiduista aluksista on vaihtanut lippua kolmen kuukauden sisällä sanktioinnista ja jatkanut toimintaansa keskeytyksettä. Myös niin sanottu “väärä lippu” -käytäntö on yleistä: jotkut alukset purjehtivat sellaisten maiden lipun alla, joilla ei ole rekisteriä lainkaan. Rannikkovartiostoilla on oikeus tarkistaa alusten oikeus käyttää lippuaan, ja tätä oikeutta tulee Baltian maissa käyttää täysimääräisesti.

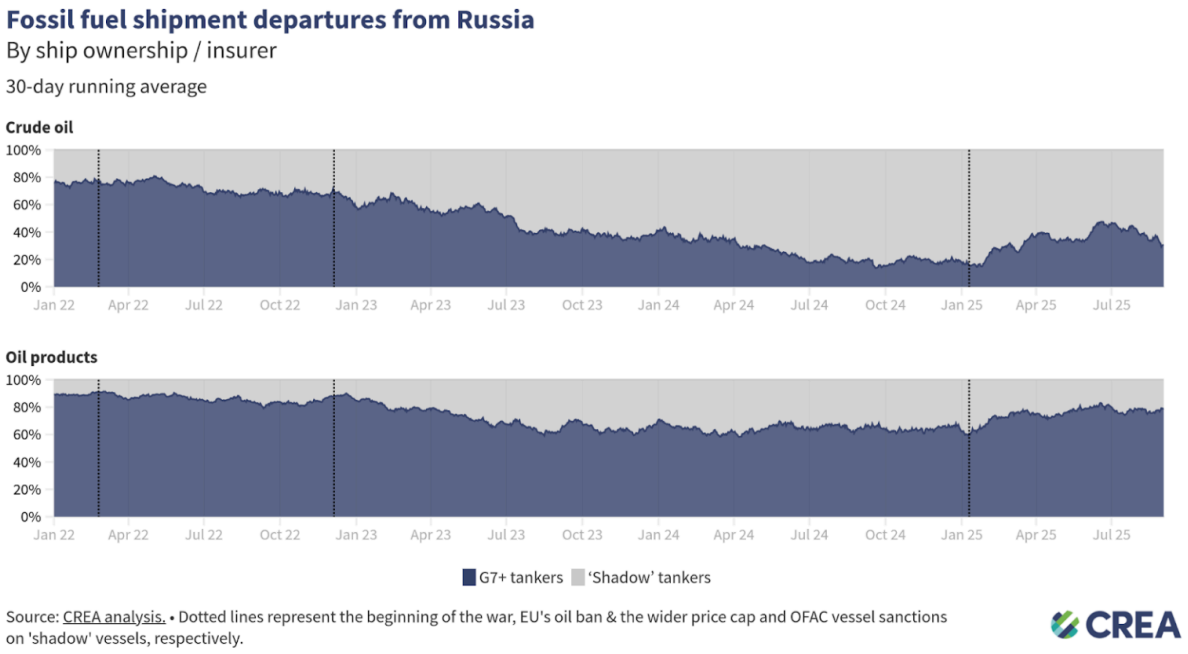
EU:n ja Yhdysvaltojen tiiviimpi koordinointi alusten sanktiointilistojen välillä on tarpeen valvonnan tehostamiseksi. Lisäksi öljyn hintakattojärjestelmää tulisi muuttaa siten, että vakuuttajat, alusrekisterit ja muut Tier 3 -toimijat velvoitetaan vakuutuksen myöntämisen ehtona hankkimaan tositteet öljystä maksetusta hinnasta Venäjän satamassa, jotta hintakaton noudattaminen voidaan varmistaa ja sen kiertäminen estää.

Tehokkaammat täytäntöönpanomekanismit – kuten alusten pidättäminen ja yhteisen väärien lippujen rekisterin perustaminen – voisivat hillitä väärinkäytöksiä. Suomi yhdessä muiden Itämeren rannikkovaltioiden (NB++ -maiden) kanssa soveltaa YK:n merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) periaatteita liputtomien ja väärän lipun alla purjehtivien alusten torjumiseksi. Tällaiset alukset eivät nauti tunnustettujen lippuvaltioiden tarjoamaa oikeudellista suojaa. Rannikkovaltiolla on laajemmat oikeudet tarkkailla, tarkastaa ja pidättää tällaisia aluksia (artiklat 92, 110 ja 73), mikä mahdollistaa toiminnan ilman monimutkaisia kahdenvälisiä sopimuksia. Kaikki tarkastuksista kieltäytyvät alukset ja niiden omistajat tulisi automaattisesti lisätä pakotelistoille, mikä vahvistaisi täytäntöönpanoa ja sulkisi porsaanreiät, jotka mahdollistavat varjotankkereiden toiminnan jatkumisen.

Monilla varjotankkereilla on vakuutuksia yhtiöiltä, jotka eivät todellisuudessa pystyisi korvaamaan esim. suuren öljyvahingon tuhoja. IMO:n tulee vaatia vakuutusyhtiöiden tilinpäätöstietojen julkistamista, jotta voidaan todentaa onko niillä edellytyksiä vakuuttaa öljykuljetuksia.




Kuva 4. Venäläisen raakaöljyn hinnanalennus verrattuna kansainväliseen Brent-raakaöljyn hintaan. Hintojen erotus mittaa hintakaton ja sanktioiden vaikuttavuutta, joka on huvennut ajan kuluessa mutta palautunut kun uusia toimia on saatu toteutettua. Lähde: CREA[1].




Kuva 5. Venäläisen öljyn hintakattoon sitoutuneiden maiden (G7+) omistamien ja vakuuttamien tankkerien osuus Venäjältä lähtevissä öljykuljetuksissa. Osuus on pysynyt hallitsevana öljytuotteiden osalta ja on edelleen merkittävä, noin kolmannes, myös raakaöljyn viennissä. Lähde: CREA[1].