Työehdot/Björkbacka 5.10.2026

Eduskunnan talousvaliokunta
TaV@eduskunta.fi

Kuulemistilaisuutenne 6.10.2026

K 19/2026 vp Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2026

Ilmastotavoitteiden toteutuminen hyvin epävarmaa

Ilmastolaissa Suomen kasvihuonekaasupäästövähennystavoitteeksi on linjattu -60 % vuoteen 2030 mennessä, -80 % 2040 mennessä ja 90 % pyrkien kuitenkin -95 % 2050 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoon. Lakiin on kirjattu myös tavoite nielujen vahvistamisesta hiili-neutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi viimeistään vuonna 2035, minkä jälkeen päästöjen vähentämistä ja poistamista on jatkettava edelleen.

Ilmastovuosikertomuksesta selviää, ettei Suomi pääse EU:n 2030 eikä kansallisiin 2035 ja 2040 tavoitteisiin ilman lisätoimia, joita tarvitaan erityisesti maankäyttösektorilla (LULUCF). Lisäksi taakanjakosektorilla erityisesti liikenne- ja maataloussektoreille tarvitaan kiireellisiä päätöksiä lisätoimista.

Vuosikertomuksen mukaan lisätoimia tarvitaan noin 0,5 Mt CO2 vuodelle 2030 ja 2,2, Mt CO2 vuodelle 2040. Jos hiilen talteenottoskenaariot otettaisiin huomioon, ennakoidaan että tavoite voitaisiin saavuttaa. Erityisen kiitettävästi tuodaan esiin, että ilmastolain hiili-neutraalisuustavoitteen saavuttaminen vaatisi lisätoimia erityisesti maankäyttösektorilla. Valitettavasti riittävästi tarvittavia uusia toimia ei kuitenkaan esitellä.

SAK:n arvio on, että 2030, 2035 ja 2040 tavoitteisiin ei päästä ilman lisätoimia ja niitä tarvitaan välittömästi eikä vasta vuosien päästä. Hiilen talteenottoskenaariot eivät ole vielä juurikaan toteutuneet. Vuosikertomuksessa ei ole myöskään huomioitu päästövähennysarviota tehdessä, ettei kaikkia MISU toimia ole toimeenpantu ja liikennesektorilla on jopa päätetty päästöjä lisäävistä toimista, kuten jakeluvelvoitteen ja polttoaineveron keventäminen.

Kansalliseen energia- ja ilmastostrategiaan ml. MISU-strategiaan sekä keskipitkänaikavälin ilmastosuunnitelmaan on sisällytettävä lisätoimia.

Valitut päästökauppasektorin lisätoimet eivät ole kustannustehokkaita eivätkä tuo työtä Suomeen

On perusteltua, että päästövähennysten sektorikohtaisissa painotuksissa ja jakautumisessa huomioidaan yhtenä keskeisenä kriteerinä toimien kustannustehokkuus. Tästä syystä SAK on kannattanut aina kunnianhimoista päästökauppaa.

Vaikka päästökauppa (ETS 1) on laajentunut sisäiseen lentoliikenteeseen ja meriliikenteeseen, vähenivät päästöt edellisvuoteen verrattuna 11%. Tämä johtui erityisesti fossiilisten polttoaineiden ja turpeen kulutuksen laskusta teollisuudessa, tuulivoiman tuotannon sekä sähkön nettotuotannon kasvusta. Samaan aikaan teollisuuden prosessien ja tuotteiden käytön päästöt kuitenkin kasvoivat ollen vuonna 2025 noin 32% päästökauppasektorin päästöistä. Onneksi kuitenkin energiasiirtymä etenee kuitenkin hyvin.

Sen ennakoitua nopeampi päästövähenemä ei tule kuitenkaan välttämättä jatkumaan, sillä mitä pitemmälle co2- päästöjä saadaan vähennettyä teollisista prosesseista, sitä haastavimmaksi ja kalliimmiksi toimet tulevat.

Hallitus on kuitenkin päättänyt ensisijaisesti lisätoimia päästö-kauppasektorille ja niistä erityisesti CCS/CCU- ratkaisut ja kansainväliset joustot eivät ole perusteltuja ainakaan tässä vaiheessa. CCS/CCU- toimet ovat erittäin kalliita ja ympäristöllisesti riski. Kansainväliset joustot puolestaan heikentävät EU:n ilmastotavoitteiden kunnianhimoa ja siirtävät lisäksi teollisuutta ja työpaikkoja Euroopan ja Suomen ulkopuolelle. Ei ole myöskään realistista saada huomattavia päästövähennyksiä hiilen talteenottoon perustuvista ratkaisuista kuin vasta 2030- luvun puolella, sillä Suomessa ei ole tällä hetkellä yhtään hanketta vielä vireillä.

Lisäksi ensisijaisesti teollisuuden ja energiasektorin päästöjen vähentämiseen panostaminen voi lykätä muilla sektoreilla tarvittavia päästövähennystoimia ja nostaa niiden toimeenpanon hintaa sekä pahentaa ilmastokatastrofia.

Jo nyt joka kolmas lämpökuolema johtuu ilmastonmuutoksesta ja vuonna 2025 Euroopassa ilmaston aiheuttamina suoria taloudellisia menetyksiä tilastoitiin 43 miljardin euron edestä ja äärisäiden aiheuttaman kokonaislaskun arvioidaan nousevan 2029 vuoteen mennessä 126 miljardiin (lähde EEA Climate Adapt).

Ilmastolain tavoitteiden arvioinninkin mukaan hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen vaatii lisätoimia kaikilla sektoreilla, mutta erityisesti maankäyttösektorilla. Tämä todetaan vuosikertomuksessakin.

Ilmastovuosikertomuksessa pitäisi arvioida tarkemmin maankäyttösektorin päästövähennyslisätoimien tarve

On erittäin huolestuttavaa, että Suomen nettopäästöt eivät ole juurikaan laskeneet 2005-2025 vuosien välillä ja ovat edelleen korkeammat kuin vuonna 1990. Keskimäärin päästöt ovat olleet vuositasolla 50,7 Mt CO2-ekv. Vuonna 2025 nettopäästöt olivat 46 Mt CO2-ekv.

Vaikka päästökappasektorilla, erityisesti energiasektorilla, suunta on ollut EU-velvoitteita nopeammin laskeva, päästöjen huono nettokehitys johtuu ensisijassa maankäyttösektorista, joka muuttui hiilinielusta päästöksi vuonna 2018. Kuten edellisvuonna, niin maankäyttösektori oli myös vuonna 2025 nettopäästölähde, nyt 9,4 Mt CO2- ekv. verran. Tämä johtuu ennen kaikkea hakkuumäärien kasvusta, ilmastonmuutoksesta johtuvasta puuston kasvun hidastumisesta sekä maaperäpäästöjen kasvusta erityisesti turvemailla.

Vuonna 2025 LUKE arvioi, että Suomelle olisi syntymässä ensimmäiselle EU:n LULUCF-velvoitekaudelle 2021-2025 jopa 110 - 115 Mt CO2-ekv alijäämä. Vaikka metsämaan jousto (22 Mt CO2-2kv) ja Suomen erillisjousto (5 Mt CO2- ekv) olisivat käytössä, jäisi alijäämäksi edelleen n. 84 Mt CO2-ekv. Näilläkin oletuksilla vuoden 2026-2029 alijäämä olisi suuri: 42,5 Mt CO2-ekv.

Jos LULUCF-sektorin toimet eivät ole riittäviä, on riskinä kohtuuttoman suuret toimet taakanjakosektorille. Näin lisäkustannusriski siirtyisi mm. logistiikka- ja palvelusektorille, jolla voisi olla myös negatiivisia työllisyysvaikutuksia. Lisätoimien kustannukset tuntuisivat suoraan myös kansalaisten arjessa nostaen liikkumisen ja kotien lämmittämisen hintaa entisestään.

Myöskään taakanjakosektorin käyttäminen joustona ei auta, sillä maankäyttösektorin päästöt (13,5 Mt C=2-ekv) on noin puolet koko sektorin tämän hetken päästöistä (25,4 Mt CO2-ekv).

Kun arvioidaan LULUCF-sektorin toimien riittävyyttä, pitää hahmottaa lisäksi, että KAISU3:n KEITO-strategiassa ei ole laskettu co2-päästölisää metsäsektorille, joka johtuu huomattavasta biomassan lisäkäyttötarpeesta (kts. toimialakohtaiset vähähiilitiekartat).

Ilmastovuosikertomuksessa pitäisi arvioida, kuinka paljon lisätoimia LULUCF-sektorille tarvitaan ja missä aikataulussa.

Maankäyttösektori Suomen suuri päänsärky

On hyvä, että itse vuosikertomuksessa tuodaan selkeästi esiin, että maankäyttösektorille tarvitaan lisätoimia. Nämä toimet olisi kuitenkin pitänyt aloittaa systemaattisesti jo eikä lykätä niitä vedoten siihen, että odotellaan tuloksia sinänsä tarpeellisesta hiilinielujen ja -varastojen laskentaa koskevasta hankkeesta. On kuitenkin positiivista, että vuoden 2025 budjetissa päätettiin 27 miljoonan rahoitus metsien kasvun ja hiilinielujen vahvistamisen toimenpidepaketin toimille. Toimenpiteet eivät kuitenkaan riitä, sillä asetettu maankäyttösektorin ilmastosuunnitelman mukainen 3 Mt CO2- ekv. lisätoimitavoite ei vastaa tarvetta, vaan jää hyvin

vaatimattomaksi. Lisäksi liian iso osa toimista perustuu vapaaehtoisuuteen.

Vaatimattomiksi jääneet lisäpanokset eivät ole perusteltuja myöskään kustannusvaikuttavuusnäkökulmasta, sillä nimenomaan maankäyttösektorin toimet ovat keskimäärin hyviä, sillä niiden kustannus on 5-50 euron /tCO2 välillä.

Taakanjakosektorin toimien riittävyys epätodennäköistä

Vuonna 2025 taakanjakosektorin päästöt olivat 24,4 Mt CO_2-ekv., ja ne ovat vähentyneet noin 29 % vuoden 2005 tasosta vuonna 2030. Sen päästökehitys on ollut heikkoa verrattuna päästökauppasektoriin.

Vuosikertomuksen mukaan taakanjakosektorin kumulatiivinen, yhteenlasketusta vuosittaisesta päästökaupasta koostuva 2021–2030 tavoite voidaan saavuttaa, vaikka 2030 päästötaso jää sen vuoden päästökiintiötä korkeammaksi.

SAK:n arvio on, että esitetyt riskit ovat todellisia (KAISU3:n lisätoimien taustalle arvioidun nykytoimilla saavutettavan päästökehityksen toteutuminen ja maankäyttösektorin tavoitteiden saavuttamisen kytkeytyminen taakanjakosektoreihin) ja nykytoimilla tavoitteeseen ei päästä. Hallituksen esitetyt toimet eivät ole riittäviä toteuttamaan vuodelle 2030 Suomelle asetettua 50% taakanjakotavoitetta. KAISU3:n KEITO:n nykytoimiskenaarion (WEM) mukaan päästöt laskevat vain 18,9 Mt CO_2-ekv. tasolle vuoteen 2030 mennessä. Sen mukaan lisätoimia tarvitaan noin 1,8 Mt CO_2-ekv:n verran. Vastaavasti vuoden 2040 WEM:in mukainen päästötaso on noin 13,4 Mt CO_2-ekv.

KAISU3:n arvio on alakanttiin, sillä KEITO-hankkeessa ei ole huomioitu hallituksen tekemiä heikennyksiä KAISU2:een (erityisesti liikenteen osalta) eikä sitä, ettei maankäyttösuunnitelman kaikkia toimia ole rahoitettu/käynnistetty. Lisäksi taakanjakosektorin lisätoimien tarvetta sekä vuosina 2021–2024 saavutettujen ylijäämien ja mahdollisten päästökaupan joustojen käytettävyyttä arvioitaessa, olisi ilmastovuosikertomuksessa pitänyt huomioida kytkös maankäyttösektorin kumuloituvaan alijäämään.

Jopa nykyisten velvoitteiden mukainen päästövähennystahti edellyttäisi huomattavasti alhaisempaa päästötasoa. KAISU3:n WAM- ja WEM-skenaarioiden erot osoittavat selvästi, kuinka taakanjakosektorin jäljellä olevien päästöjen vähentäminen vaikeutuu vuoden 2030 jälkeen.

Taakanjakosektorin merkittävimmät päästölähteet ovat edelleen liikenne (8,8, Mt CO2-ekv) ja maatalous (6,3 Mt CO2-ekv).

Liikennesektorin päästöjä lisäävät päätökset peruttava

Taakanjakosektorin huolestuttava kehitys johtuu erityisesti liikennesektorista, jonka vuoden 2025 päästöt onneksi laskivat verrattuna 2024 luvusta 0,7 Mt CO_2-ekv. Edellisenä vuonna nähtiin valitettavasti päästöjen nousua. Jotta tämä liian hidas päästöjen vähennystahti liikennesektorilla saadaan muutettua, vähintään hallituksen päätökset, jotka johtavat liikennesektorilla lisäpäästöihin pitäisi purkaa välittömästi. Näitä ovat jakeluvelvoitteen bio-osuuden maltillistaminen, liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen ilman velvoitetason nostoa, jakeluvelvoitteen joustomekanismi, polttoaineveron keventäminen, ajoneuvoveron keventäminen suuripäästöisiltä autoilta sekä joukkoliikenteen alv:n nostaminen 10 prosentista 14 prosenttiin. KAISU3-suunnitelman tärkein liikennepäästöjä vähentävä toimi on vuoden 2027 alusta Suomessa käynnistyvä uuden fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa (ETS2). Päätökset liikenteen päästöjä lisäävistä toimista pitää perua.

On kuitenkin positiivista, että sosiaali-ilmastorahaston kautta esitetään toimeenpantavaksi lisätoimia liikennesektorille.

Sovitut maataloustoimet pitää rahoittaa

Liikenteen jälkeen taakanjakosektorin toiseksi suurimman päästölähteen maatalouden laskettavat päästöt ovat pysyneet käytännössä 1990 luvun tasolla. Maataloussektorin päästöt ovat vähenneet vain niukasti. Vuonna 2025 maatalouden päästöt olivat noin 6, 3 Mt CO_2-ekv, eli vähenivät 2% verrattuna edelliseen vuoteen, koska eläinten lukumäärä laski hieman.

Pääasiassa maatalouden toimia on toimeenpantu EU:n yhteisen maatalouspolitiikan (YMP) kansallisen strategiasuunnitelman toimenpiteiden avulla. Ilmastovuosikertomuksesta selviää, että vain osa MISU:n ja keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman toimenpiteistä on toimeenpantu, sillä niiltä puuttuu tarvittavat resurssit.

Tutkimusten mukaan maatalouden tehokkaimmat päästövähennystoimet liittyvät eloperäisiin maihin. Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (KAISU) onkin ollut jonkin verran päästövähennystoimia turvemaihin liittyen, mutta ei edelleenkään toimia turvemaiden käytön rajoituksiin. Maataloudessa lisätoimia tarvitaan erityisesti turvemaiden päästöjen vähentämiseen. Turvetuotantoalueiden käytön rajoitus- ja metsitystoimien vaikutukset päästöjen vähenemiseen maataloudessa pitäisi arvioida.

Työehdot/Björkbacka 5.10.2026

Työntekijöille oikeudenmukaisen siirtymän seuranta osaksi ilmastovuosikertomusta

Oikeudenmukaisen siirtymän periaatteiden huomioiminen osana ilmastopoliittisia suunnitelmia ja toimia on tärkeää työntekijöille ja ammattiliitoille. Oikeudenmukaisen siirtymän periaatteille on kansainvälisessä politiikassa tunnistetut ja tunnustetut määritelmät ja kriteerit, joita Suomikin on sitoutunut edistämään mm. Pariisin ilmastosopimuksessa. Toistaiseksi Suomessa työntekijöiden oikeudenmukaisuutta vihreässä siirtymässä vahvistavia toimia on päätetty ja tehty heikosti.

Yksi tehokas tapa olisi tehdä työllisyys- ja osaamistarvevaikutusten arvioinnista ja työllisyyttä edistävistä toimista velvoittava osa kaikkia ilmastosuunnitelmia ml. toimialakohtaiset hiilineutraalisuustiekartat.

Ilmastosuunnitelmien sosiaalisia vaikutuksia (mm. minkälaisia työllisyys- ja osaamistarvevaikutuksia) olisi perusteltua seurata myös ilmastovuosikertomuksessa.

Kansallisesta sopeutussuunnitelmasta tärkeää saada tietoa

Hyvä, että kansallisesta sopeutumissuunnitelmasta ja sen etenemisestä raportoitiin ilmastovuosikertomuksessa. Olisi tärkeää saada toimeenpanoryhmään myös ammattiliittojen edustus, jotta tieto kulkisi systemaattisesti myös työntekijäliitoille eri sektoreiden toimintasuunnitelmien sisällöistä ja yksityiskohdista. Erityisen tärkeää tiedon ja yhteisen tilannekuvan jakaminen on siinä vaiheessa, kun ilmastoriskit alue- ja kuntatasolla aktualisoituvat ja niistä pitää informoida nopeasti ihmisiä. Terveyden suojelun ja edistämisen suunnitelma on valmisteltu hyvin ja laaja-alaisesti. Toivoisimme samaa työmarkkinatoimijoiden laajaa osallistamista myös mm. energia- ja ilmastoriskien hallintaan ja sopeutumiseen keskittyvältä työtä. Toimia julkisen ja yksityisen sektorin sekä palkansaajaliikkeen kesken on vahvistettava.

Päästövähennyskustannusten ja ilmastopolitiikan kustannustehokkuuden arviointiosaaminen hyödynnettävä paremmin

On erinomaista, että Suomessa on alettu arvioimaan päästövähennyskustannusten ja ilmastopolitiikan kustannustehokkuutta. On myös hyvä, että tulosten eroavaisuuksien syitä on avattu mm. kohdennettavuuden näkökulmasta. Erinomainen on myös esimerkki sivulla 86., jossa eri taakanjakosektorin toimien kannattavuutta arvioidaan käyttäjän ja julkisen kustannustehokkuuden ja vaikuttavuuden sekä kauempana taloudellisesta kannattavuudesta olevien kriteerien perusteella. Ne auttavat poliittista päätöksentekoa ja niitä pitäisi uskaltaa myös käyttää. Toistaiseksi Suomessa ei ole

valittu ilmastopolitiikkatoimiksi välttämättä ainakaan valtion näkökulmasta tehokkaimpia keinoja (kts yllä kommentti LULUCF-sektorista, jakeluvelvoitteen kiristämisen perumisesta jne.). Olisi perusteltua ottaa päästövähennyskustannusten ja ilmastopolitiikan kustannustehokkuuden arviointi osaksi prosessia, jossa ilmastoimista päätetään.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

Lisätiedot

Pia Björkbacka
johtava asiantuntija, ilmasto ja kestävä kehitys
pia.bjorkbacka@sak.fi
puh. 050 464 5342