Vihreä kasvu
Janne Peljo

23.2.2026

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n lausunto keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta (KAISU3)
VNS 9/2025 vp

Elinkeinoelämän keskusliitto (EK) kiittää eduskunnan ympäristövaliokuntaa mahdollisuudesta esittää lausunto keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta (KAISU3). EK pitää arvokkaana, että suunnitelma on laadukkaasti, johdonmukaisesti ja kattavasti laadittu, käsittäen sektorikohtaisten toimien arvioiden lisäksi pyrkimyksen poikkileikkaavien toimien vaikutusten arviointiin.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut EU:n ja Suomen ilmastotavoitteisiin sekä 1,5 asteen mukaiseen ilmastopolitiikkaan. Suomi on ottanut edelläkävijän roolin hyvin kunnianhimoisella hiilineutraaliustavoitteella vuodelle 2035. Elinkeinoelämä painottaa, että samalla kun päästöjä vähennetään, on huolehdittava yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa: vähennetään päästöjä kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti. Päästöjen vähentämisessä on huomioitava myös Suomen erityispiirteet, jotka aiheutuvat maamme sijainnista, kylmästä ilmastosta ja pitkistä etäisyyksistä.

Vihreä kasvu
Janne Peljo

23.2.2026

Lausunnon pääkohdat

- Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut EU:n ja Suomen ilmastotavoitteisiin sekä 1,5 asteen mukaiseen ilmastopolitiikkaan. Suomi on ottanut edelläkävijän roolin hyvin kunnianhimoisella hiilineutraaliustavoitteella vuodelle 2035. Elinkeinoelämä painottaa, että samalla kun päästöjä vähennetään, on huolehdittava yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa: vähennetään päästöjä kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti.
- EK katsoo, että keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa täytyy päättää toimista, joilla EU-velvoitteisiin päästään. Kustannustehokkuus, markkinaehtoisuus sekä politiikkatoimien ennakoitavuus ja kaikkien sektoreiden osallistuminen ovat tärkeitä periaatteita.
- Suomi on onnistunut hyvin päästövähennyksissä: 2005–2024 kokonaispäästöt ovat vähentyneet 44 %. Vastaavasti nettopäästöt (ml. maankäyttösektori), eivät ole samalla tarkastelujaksolla vähentyneet.
- EK huomauttaa, että vuoden 2035 ennakoidut taakanjakosektorin päästöt ovat suuremmat kuin edellisessä, vuonna 2023 laaditussa KAISU2:ssa, ja esittää huolensa kehityksen väärästä kulkusuunnasta.
- Vuonna 2030 päästöjen tulisi olla Suomelle EU-lainsäädännössä asetetun -50 % velvoitteen mukaisesti 17,1 Mt CO2-ekv., eli nykytoimien ja velvoitteen välille jää n. 1,8 miljoonan tonnin päästökuilu vuonna 2030.
- KAISUssa esitetyn toimenpideohjelman sekä joustojen hyödyntämisen avulla vuoden 2030 50 %:n päästövähennysvelvoite voidaan todennäköisesti saavuttaa pienellä marginaalilla.
- **EK pitää esitetyn toimenpideohjelman päästövähennysmäärää maltillisena, ja esittää huolensa siitä että nyt suunnitellut toimenpiteet eivät jätä lainkaan puskuria ennakoidun kehityksen ja EU-velvoitteen mukaisen tavoitetason välillä.**
- Jotta EU-velvoitteisiin päästäisiin, tulisi kaikkien suunniteltujen toimenpiteiden toteutua täysimääräisesti, eikä varaa negatiivisiin yllätyksiin ole. Mikäli taakanjakosektorin päästökehitys lähivuosina jää jälkeen skenaarioissa arvioidusta, on mahdollisuuksia tarvittavien korjausliikkeiden tekemiseen tulevina vuosina rajallisesti tai niiden täytyisi olla nopeavaikutteisia. **EK katsoo, että tämä ei ole omiaan tukemaan ennakoitavaa ja pitkäjänteistä kehitystä, ja kannustaa etsimään vielä lisää päästövähennyksiä tuottavia toimenpiteitä**, jotka perustuvat kannusteisiin ja tukiin.
- Lopuksi EK huomauttaa, että **KAISUn merkittävä puute on, ettei kaikille toimenpiteille ole olemassa tai päätetty rahoitusta**. Näin ollen ensiarvoisen tärkeää on, että esitetyille toimille kohdennetaan riittävä rahoitus, jotta varmistetaan tavoiteltu päästökehitys EU-velvoitteiden mukaisesti.

Vihreä kasvu
Janne Peljo

23.2.2026

Yleistä

EK katsoo, että KAISU:ssa täytyy päättää toimista, joilla EU-velvoitteisiin päästään. Kustannustehokkuus, markkinaehtoisuus sekä politiikkatoimien ennakoitavuus ja kaikkien sektoreiden osallistuminen ovat tärkeitä periaatteita. Liikenteen ja logistiikan kilpailukyvystä on huolehdittava samalla kun päästöjä vähennetään tavoitteiden mukaisesti. EK myös painottaa, että taakanjakosektori ei voi ottaa kannettavakseen maankäyttösektorin vajetta.

EK pitää tärkeänä, että keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman tavoitetaso on linjassa ajantasaisen kansallisen ja EU-tason ilmastotavoitteiden kanssa, ja on arvokasta että suunnitelman taustalla olevat laskelmat ovat yhdenmukaisia kansallisen ilmasto- ja energiastrategian laskentaperustan kanssa. Ilmastopolitiikan oikeudenmukaisen ja kustannustehokkaan toteutuksen näkökulmasta politiikkatoimien ennustettavuus ja pitkäjänteisyys ovat erityisen tärkeitä, ja KAISU tuo hyvin näkymää politiikkatoimien toteutukseen kohti vuotta 2035.

Järjestyksessä kolmannen keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman keskeiset lähtökohdat ovat EU:n ilmastolainsäädännön mukainen päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 sekä Petteri Orpon hallitusohjelman ilmastopolitiikan linjaukset. Suomen EU:n lainsäädännön mukainen päästövähennysvelvoite taakanjakosektorille on päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 päästötasoon. Taakanjakosektorin päästöjä koskevat myös ilmastolain tavoitteet, kuten vuoden 2030 päästövähennystavoite sekä vuoden 2035 hiilineutraaliustavoite.

Suomen kokonaispäästöt ilman maankäyttösektoria (LULUCF) vuonna 2023 olivat 41,1 Mt CO_2-ekv. ja vuonna 2024 Tilastokeskuksen pikaennakkotietojen mukaan 38,8 Mt CO_2-ekv. Vuonna 2024 päästöt vähenivät edellisvuodesta 2,3 Mt CO_2-ekv. Vuoden 2005 jälkeen kokonaispäästöt ilman maankäyttösektoria ovat vähentyneet keskimäärin yli 3 %-yksikköä vuodessa. Viitenä viimeisenä vuonna vähennystahti on ollut keskimäärin lähes 6 % vuodessa verrattuna edelliseen vuoteen. **Aikajaksolla 2005–2024 kokonaispäästöt ovat vähentyneet 31,1 Mt CO_2-ekv. eli 44 %.** Maankäyttösektori on aiemmin ollut Suomessa merkittävä nettonielu, mutta nieluvaikutus on pienentynyt viime vuosina ja vuosina 2018–2024 maankäyttösektori oli kokonaisuutena nettopäästölähde. Pikaennakkotietojen mukaan vuonna 2024 maankäyttösektori oli 13,5 Mt CO_2-ekv. suuruinen päästölähde.

Ilmastonmuutoksen hillinnän ja Suomen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisen kannalta olennaista on nettopäästöjen kehitys. Nettopäästöillä tarkoitetaan päästöjen ja poistumien erotusta. Nettopäästöt ovat vaihdelleet 35,2 Mt CO_2-ekv. ja 63,3 Mt CO_2-ekv. välillä vuosina 2005–2024 ollen keskimäärin 50,7 Mt CO_2-ekv. Vuonna

2024 nettopäästöt laskivat 0,8 Mt CO_2 -ekv. edellisvuodesta ollen 52,3 Mt CO_2-ekv.

Suomen kokonaispäästökehitykseen ilman maankäyttösektoria on vaikuttanut erityisesti päästökauppasektorin päästöjen merkittävä väheneminen viime vuosina. Vuoteen 2005 verrattuna päästökauppasektorin päästöt ovat vähentyneet 22 Mt CO_2-ekv. eli 62 prosenttia. Myös taakanjakosektorin päästöt ovat pienentyneet, mutta hitaammin kuin päästökauppasektorilla.

Taakanjakoasetuksen mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on vähintään 50 % verrattuna vuoteen 2005. Suomi on alittanut päästökiintiönsä vuosina 2021–2023, mutta pikaennakkotiedon mukaan Suomi ylitti vuoden 2024 kiintiön 0,1 Mt CO_2-ekv. Suomella olisi näiden tietojen valossa vuosilta 2021–2024 yhteensä noin 3,8 Mt CO_2-ekv. ylijäämää, jolla voidaan kompensoida mahdollisia tulevien vuosien ylityksiä. Lopulliset velvoitteen saavuttamisen tarkastelussa käytettävät päästötiedot kiinnitetään kuitenkin vasta vuonna 2027 ja 2032 eli tiedot voivat vielä muuttua.

Tilannekuva maankäyttösektorin nettonielun kehityksestä on viime vuosina muuttunut merkittävästi, eikä nieluyksiköiden ylijäämän syntymistä voida pitää todennäköisenä nykytietojen valossa. Sen sijaan **on olemassa selvä riski, että maankäyttösektorin vaje kaudelta 2021–2025 siirtyy katettavaksi taakanjakosektorille**. Jos tämän jälkeen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteita ei saavuteta, voi jäsenmaa ostaa taakanjakosektorin päästövähennysyksiköitä muista jäsenmaista, mikäli näitä on tarjolla. Mikäli taakanjakosektorin päästökiintiötä ei jonain vuonna saavuteta, siirtyy vaje seuraavalle vuodelle korotettuna kertoimella 1,08. Arvio maankäyttösektorin laskennallisesta alijäämästä on hyvin mittava, noin 110–115 Mt jaksolta 2021–2025.

Nykytoimiskenaarion mukaan taakanjakosektorin päästöt laskevat 18,9 miljoonaan tonniin CO_2-ekv. vuonna 2030 ja edelleen 15,4 miljoonaan tonniin vuonna 2035 sekä 13,4 miljoonaan tonniin vuonna 2040. **EK huomauttaa, että vuoden 2035 ennakoidut taakanjakosektorin päästöt ovat suuremmat kuin edellisessä, vuonna 2023 laaditussa KAISU2:ssa, ja esittää huolensa kehityksen väärästä kulkusuunnasta**, vaikka taakanjakosektorin päästöt ovat vähentyneetkin erityisesti liikenteessä ja rakennusten erillislämmityksessä.

Vuonna 2030 päästöjen tulisi olla Suomelle EU-lainsäädännössä asetetun -50 % velvoitteen mukaisesti 17,1 Mt CO_2-ekv., eli **nykytoimien ja velvoitteen välille jää n. 1,8 miljoonan tonnin päästökuilu vuonna 2030**. Käytännössä näin ei kuitenkaan välttämättä tarvitse olla johtuen siitä, että Suomen taakanjakoasetuksen mukainen päästövähennysvelvoite on luonteeltaan kumulatiivinen ja koskee koko jaksoa 2021–2030.Tämänhetkisen arvion perusteella toimenpideohjelman toimilla

saadaan vuonna 2030 aikaan nettona yhteensä 0,6 miljoonan tonnin lisäiset päästövähennykset taakanjakosektorilla nykytoimiskenaarionskenaarioon verrattuna, kun huomioidaan myös jo päätetyt liikenteen päästöjä kasvattavat toimet.

Toimenpideohjelman mukaisen päästövähennysmäärän lisäksi voidaan ottaa huomioon ETS-jousto siten, että yhteenlaskettu laskennallinen päästövähennys vuoden 2030 tasolla on 1,3 Mt, eli 0,7 Mt ETS-jousto ja 0,6 Mt päästövähennys. Lisäksi voidaan hyödyntää aikaisempien vuosien ylijäämäyksiköitä eli pankitusta tavoitteen saavuttamiseksi. Näin ollen **vuoden 2030 50 %:n päästövähennysvelvoite voidaan todennäköisesti saavuttaa pienellä marginaalilla ottaen huomioon käytössä olevat joustot**. Lopputulos riippuu kuitenkin ratkaisevalla tavalla siitä, kuinka paljon aikaisempien vuosien ylijäämäyksiköitä on jäljellä vuonna 2030.

EK pitää esitetyn toimenpideohjelman päästövähennysmäärää maltillisena, ja esittää huolensa siitä että nyt suunnitellut toimenpiteet eivät jätä lainkaan puskuria ennakoidun kehityksen ja EU-velvoitteen mukaisen tavoitetason välillä.

Jotta EU-velvoitteisiin päästäisiin, tulisi kaikkien suunniteltujen toimenpiteiden toteutua täysimääräisesti, eikä varaa negatiivisiin yllätyksiin ole käytännössä lainkaan. Mikäli taakanjakosektorin päästökehitys lähivuosina jää jälkeen skenaarioissa arvioidusta, on mahdollisuuksia tarvittavien korjausliikkeiden tekemiseen tulevina vuosina rajallisesti tai niiden täytyisi olla nopeavaikutteisia. **EK katsoo, että tämä ei ole omiaan tukemaan ennakoitavaa ja pitkäjänteistä kehitystä, ja kannustaa etsimään vielä lisää päästövähennyksiä tuottavia toimenpiteitä, jotka perustuvat kannusteisiin ja tukiin.**

Liikenne

EK kiinnittää huomiota siihen, että esitettyjen toimenpiteiden avulla liikenne ei ole saavuttamassa sille aiemmin asetettua, 50 % päästövähennystavoitetta vuonna 2030. Liikenteen päästöjen vähentäminen on avainasemassa Suomen päästötavoitteiden saavuttamiseksi. Suomen on edistettävä vähäpäästöistä ja päästötöntä liikennettä ja varmistettava, että tavoite liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä toteutuu. Liikenteen päästövähennystavoitteeseen pääseminen edellyttäisi suunnitelman mukaan uusia toimia noin 0,32–0,97 MtCO2e verran. KAISUssa kuitenkin arvioidaan, että esitetyllä toimenpideohjelmalla puolitustavoite jää saavuttamatta. Kuten KAISUssa todetaan, tavoitteen saavuttamatta jättäminen saattaa myös aiheuttaa Suomelle merkittävän tulonmenetyksen EU-tukien pienentymisen muodossa.

Sijainnin, välimatkojen ja ilmaston takia liikenne ja logistiikka ovat Suomelle vielä ratkaisevampia kuin kilpailijoillemme. Liikenteen ja logistiikan puhdas siirtymä on pidemmän päälle edellytys toimialan

kestävälle ja kannattavalle liiketoiminnalle, mutta siirtymävaiheessa siitä aiheutuu alalle merkittäviä lisäkustannuksia.

Elinkeinoelämän logistiikkaketjun kokonaismaksurasite on Suomessa korkealla tasolla keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna. Päästövähennykset tulee suunnitella siten, että niistä aiheutuvat lisäkustannukset kompensoidaan toimialalle erityisesti puhtaan siirtymän tukimekanismeilla.

Henkilöautoilulla on puolestaan erittäin tärkeä merkitys kotimaan matkailulle, arjen liikkumiselle ja työssä käymiselle. Päästöjen vähentämisessä tulee huolehtia, että henkilöautoilun kustannukset pidetään kohtuullisena. Kannusteita ja tukia tarvitaan henkilöautojen sähköistymisen nopeuttamiseksi.

EK pitää suunnitelmassa esiteltyjä toimia tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi kannatettavina. Tieliikenteessä puhtaan siirtymän edistämistoimia tulisi kohdentaa autokannan kiertonopeuden vauhdittamiseen, päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan sekä lataus- ja tankkausinfran investointien tukemiseen. Lisäksi tulisi panostaa ilmastomuutokseen sopeutumiseen väyläinfran ja liikenteen TKI-toimilla. Esitetyistä toimista puhtaiden kuorma-autojen hankintatuet, romutuspalkkiokampanja, sähkökäyttöisten työsuhdeautojen veroedun jatkaminen sekä julkisen jakeluinfran tuet ja taloyhtiöiden latausinfra-avustus ovat erityisesti kannatettavia.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa ei juurikaan käsitellä EU:n polttoainejakelun päästökaupan käynnistymistä vuoden 2027 alusta. Hintavaikutuksen suuruuteen liittyy epävarmuutta, mutta komission arvioissaan käyttämällä 50 euron päästöoikeuden hinnalla hintavaikutus olisi 11–16 senttiä litralta polttoaineesta riippuen. Kun päästökauppa käynnistyy, tulisi varmistaa, ettei tieliikenteen päästöihin kohdistu moninkertaisia maksuja. Päästökaupan käynnistyessä vuoden 2027 alussa tulisi joko luopua polttoaineen kansallisesta CO2-verosta tai alentaa sitä päästökauppakustannusta vastaavasti.

Suomen valtio tulee saamaan tieliikenteestä merkittävät noin 300 miljoonan euron päästökauppatulot vuosittain. EK:n näkemyksen mukaan päästökauppatulot tulisi käyttää samaisen sektorin hyväksi, joka päästöoikeudet on myös maksanut.

Liikennekustannusten nousu heijastuu laajasti koko talouteen, ulkomaankaupan rinnalla kotimarkkinayrityksiin ja matkailuun. Samoin kustannusnousu vaikuttaa kotitalouksien työssäkäyntiin, palvelujen käyttöön sekä ostovoimaan kaiken kaikkiaan.

Kun tarve liikenteen päästövähennysten voimakkaampaan edistämiseen on ilmeinen, on tarpeen tarkastella voitaisiinko kuorma-autojen hankintatuen voimakkaammalla resursoinnilla saavuttaa suurempia päästövähennyksiä, etenkin kun näiden toimenpiteiden kokonaistaloudellinen kustannusvaikuttavuus on arvioitu huomattavan hyväksi, eli kun siirtyminen sähkö- tai kaasukäyttöisiin kuorma-autoihin

tuo yhteiskunnalle kokonaistaloudellista säästöä pitemmällä aikavälillä. Myös julkisen jakeluinfran tukien kustannusvaikuttavuus on arvioitu hyväksi, luokkaa 27,5–55 €/t CO_2, mikä muodostaisi perusteen suurempien resurssien ohjaamiseksi jakeluinfrastruktuurin edistämiseen.

Liikenne- ja logistiikka-ala julkaisi jo keväällä 2020 ensimmäisen tiekartan, jossa esitetään keinoja päästöjen puolittamiseen. Logistiikka- ja liikennealan tärkeänä pitämät päästövähennyskeinot ovat autokannan uudistumisen nopeutus, logistiikan tehostuminen ja digitalisaatio sekä jakeluvelvoite. On hyvä, että KAISUn toimenpiteissä ajoneuvokannan uudistamiseen tähtäävät tuet ja kannusteet on huomioitu. EK huomauttaa, että tavoiteltujen vaikutusten aikaan saamiseksi niille on turvattava riittävä rahoitus. Suunnitelmaan tulisi sisällyttää myös logistiikan tehostumisen päästövähennysvaikutus yritystoiminnassa, ja liikenteen toimissa tulisi huomioida myös innovaatioiden ja investointien vaikutusketjut. Ilmastonmuutokseen liittyvät mahdollisuudet, hiilikädenjäljen kasvattaminen ja viennin kasvu ovat päästövähennysten ohella erittäin tärkeitä tavoitteita. Liikenteessä tällaisia ovat esimerkiksi bio- ja sähköpolttoaineiden, akkuteknologioiden ja vetyyn sekä sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausinfrastruktuuriin perustuvien teknologioiden kehittyminen.

Puhtaiden kuorma-autojen hankintatukea ajoneuvoa kohden tulee korottaa selvästi korkeammaksi kuin mitä Suomessa oli aiemmin käytössä. Verrokkina tulisi käyttää Ruotsin tukiohjelmaa, jossa ajoneuvokohtaiset tuet ovat huomattavasti Suomen aiempia vastaavia suurempia. Esimerkiksi yli 16-tonniselle sähkökuorma-autolle maksettiin Suomessa aiemmin 18 000 euron tuki, kun taas Ruotsissa vastaava tuki on hyvin karkean arvion mukaan yrityskoosta riippuen noin 55 000 – 80 000 euroa.

Raskaan liikenteen lataus- ja jakeluinfralle tulee varata nykyistä selvästi suurempi tukipotti, sillä latausinfra on keskeinen edellytys alan puhtaalle siirtymälle. Lisäksi latausinfratukea tulisi laajentaa julkisista latauspisteistä myös raskaan liikenteen rajoitetussa käytössä olevaan latausinfraan kuten logistiikkakeskuksiin, satamiin ja teollisuusalueisiin.

Henkilöautopuolella infratukea tarvitaan erityisesti suuritehoisten latausasemien rakentamiseen.

Tiekuljetusten päästöjen vähentäminen edellyttää puhtaiden polttoaineiden ilmastohyötyjen todellisten vaikutusten laskemista sekä kuljetusten että Suomen hyödyksi. Tällä hetkellä uusiutuvan energian jakeluvelvoite on toteutettu siten, että esimerkiksi 100 % uusiutuvan dieselin käyttö kuljetuksissa ei todellisuudessa vähennä kasvihuonepäästöjä Suomen tasolla. Aitoa ilmastohyötyä ei synny, kun polttoainejakelijat voivat toisaalla pienentää uusiutuvan dieselin osuutta. Tämä ei kannusta kuljetusyrityksiä eikä asiakkaita päästöttömien polttoaineiden käyttöön. Jakeluvelvoitetta tulee uudistaa

siten, että ainakin 100 % uusiutuvan dieselin käyttö tuottaa todellista ilmastohyötyä. Toteutustapaa tulisi valmistella yhteistyössä kuljetusalan kanssa huomioiden jakeluvelvoitteen perustason ylitys sekä vero- ja hintavaikutukset.

EK kiinnittää myös huomiota siihen, että liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen alentaa jaeltavien uusiutuvien polttoaineiden määrää, jos velvoitetasoja ei vastaavasti koroteta. EK huomauttaa, että velvoitetasot tulee mitoittaa vastaamaan liikenteen päästöjen puolittamistavoitetta ottaen huomioon eri politiikkatoimien kokonaisuus. EK katsoo, että myös logistiikkakeskusten uusiutuva liikennesähkö olisi syytä sisällyttää osaksi jakeluvelvoitetta. Tämä edistäisi raskaan liikenteen sähköistämistä, joka etenee henkilöautoliikenteen sähköistymistä hitaammin ja tarvitsee siten enemmän tukea. Vaikka logistiikkakeskukset eivät ole julkisesti saavutettavissa, niitä käyttää usein moni eri kuljetusyritys, ja siksi laajennuksen logiikka vastaisi hallituksen esitystä.
Lopuksi EK huomauttaa, että KAISUn merkittävä puute on, ettei kaikille toimenpiteille ole olemassa tai päätetty rahoitusta. Näin ollen ensiarvoisen tärkeää on, että esitetyille toimille kohdennetaan riittävä rahoitus, jotta varmistetaan liikenteen päästökehitys EU-velvoitteiden mukaisesti.

Maatalous

Maatalouden taakanjakosektorille laskettavat päästöt, pois lukien energian käytön päästöt, ovat pysyneet suhteellisen tasaisena viime vuosina, vaikka muilla taakanjakosektorin sektoreilla päästövähennyksiä on pääsääntöisesti saavutettu hyvin.

Maatalouden nykytoimiskenaario päivitettiin keväällä 2024, ja siinä maataloussektorin päästöt alenevat vuodesta 2022 vuoteen 2025 mennessä eläinmäärien vähentyessä ja turvepeltojen nurmi- ja kosteikkoviljelyn lisääntyessä. Nykytoimiskenaarion mukaan maataloussektorin kokonaispäästöjen odotetaan laskevan 0,5 Mt CO_2-ekv. vuoden 2022 tasosta vuoteen 2030 mennessä, mitä voi pitää maltillisena suhteessa sektorin päästöihin tai muilla sektoreilla tavoiteltaviin päästövähennyksiin.

EK pitääkin valitettavana, että vaikka vuonna 2022 julkaistun keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman toimenpiteistä osa on jo toimeenpantu, merkittävältä osalta toimenpiteistä ovat puuttuneet tarvittavat resurssit niiden toimeenpanemiseksi. Näin ollen myöskään päästökehitys ei ole edennyt toivotulla tavalla. Nyt käsillä olevan KAISU3:n toimeenpanossa tulee huolehtia, että esitetyt toimet tulevat todella toteutetuiksi, jotta tavoitellut päästövähennykset saavutetaan.

On myönteistä, että KAISU:ssa huoltovarmuuden merkitys, kuten esimerkiksi ravinteiden kierrätyksen ja biokaasun tuotannon monipuoliset mahdollisuudet, on tunnistettu. Biokaasulle tulisi asettaa

konkreettinen tuotantotavoite 4 TWh ja sisällyttää suunnitelmaan vastaavaan tapaan kuin vedyn osalta energia- ja ilmastostrategiassa. Tuotannon tukemiseksi tarvitaan johdonmukaista ohjausta, investointitukea, sääntelyn selkeyttämistä ja jakeluverkon kehittämistä.

EK katsoo, että maataloudessa toimet tulee kohdentaa päästövähennyksiltään vaikuttavimpiin ja kustannustehokkaimpiin ratkaisuihin, ja niiden toteuttamiseen on varattava riittävä tuki huomioiden parhaillaan käytävä keskustelu EU:n tulevasta budjetista. Maatalouden tukien tulisi aidosti ohjata vähäpäästöisempään maataloustuotantoon. Toimien ei tule vaarantaa kotimaista ruoantuotantoa ja sen merkitystä kotimaiselle elintarvikeketjulle, kuluttajille ja huoltovarmuudelle. Kotimainen alkutuotanto kilpailee ulkomaisen alkutuotannon kanssa.

Erityisesti maatalouden toimenpiteiden ilmastovaikutusten arviointia tulee edelleen kehittää määrätietoisesti ja sille on varattava riittävät resurssit, jotta erilaisten päästövähennystoimien vaikutus saadaan näkyviin Suomen kasvihuonekaasuinventaarioon.

Maankäyttösektorin päästövähennystoimenpiteitä on lueteltu runsaasti, kuitenkaan niiden skaalaaminen ei ole edennyt riittävän nopeasti. Näiden edistämiseen tarvitaan konkreettisia kannustimia.

Suunnitelmassa esitetään politiikkatoimien lisäksi useita maatalouteen ja ruokaketjuun liittyviä muita toimia, joilla on potentiaalia vähentää maatalouden päästöjä tulevaisuudessa. Näille ei ole pystytty kuitenkaan arvioimaan päästövähennysvaikutusta, joten niistä ei tule tehdä tiukkoja linjauksia. Esitetyistä toimenpiteistä EK pitää maatalouskäytön ulkopuolelle jääneiden alueiden metsittämistä, täsmäviljelyn edistämistä, maaperän hiilensidonnan vahvistamista ja nautojen metaanipäästöjen vähentämistä ruokinnallisin keinoin erityisesti tarpeellisina, ja näihin tulisi varmistaa riittävät resurssit.

Rakennusten erillislämmitys

Rakennusten erillislämmityksen päästöt ovat olleet trendinomaisesti laskusuunnassa viime vuosina, mutta vuosittaista vaihtelua esiintyy muun muassa lämmitystarpeen vuoksi. Erillislämmityksen päästöjen laskevan trendin syynä ovat öljylämmityksen väheneminen ja rakennusten energiatehokkuuden paraneminen. Nykytoimiskenaariossa päästöjen odotetaan laskevan rakennuskannan uusiutumisen, korjausrakentamisen ja lämmitysjärjestelmien muutosten seurauksena 0,7 miljoonaan hiilidioksidiekvivalenttitonniin vuonna 2030 vuoden 2023 1,6MtCO2e tasolta. Tätä kehitystrendiä EK pitää positiivisena, ja osoituksena siitä että alalla toimeen päästöjen vähentämiseksi on tartuttu.

Rakennusten erillislämmityksen osalta KAISU:ssa esitetyt keinot perustuvat erityisesti fossiilisten polttoaineiden käytön lopettamiseen tai vähentämiseen kiinteistöjen lämmityksessä. Käytännössä tämä

tarkoittaa erityisesti kevyestä polttoöljystä luopumista, mutta myös maakaasun ja raskaan polttoöljyn korvaamista uusiutuvilla polttoaineilla tai muilla lämmitystekniikoilla.

EK katsoo, että rakennusten erillislämmityksen osalta keskeiset toimenpiteet ovat öljylämmityksestä luopumisen vauhdittaminen ja biopolttoöljyn käytön edistäminen. Näin ollen EK pitää KAISUssa esitettyjä toimenpiteitä pääpiirteiltään kannatettavina.

Työkoneet

Työkoneiden kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2023 olivat 2,4 Mt CO_2-ekv., joka oli noin 6 % Suomen kokonaispäästöistä ja 9 % taakanjakosektorin päästöistä. Työkoneiden päästöt ovat pysyneet viime vuosina suurin piirtein samalla tasolla. Ympäristöministeriö ja Teknisen Kaupan Liitto ry solmivat lokakuussa 2019 Työkonealan green deal -sopimuksen. Sopimuksen kautta tehtävillä vapaaehtoisilla sitoumuksilla alan toimijat pyrkivät lisäämään täyssähkökäyttöisten ja muiden vähäpäästöisten työkoneiden tarjontaa ja kannustamaan niiden laajempaa hyödyntämistä. Vuonna 2023 toteutetun väliarvioinnin mukaan vuoden 2022 tavoitteet on lähes saavutettu. Arvioinnin mukaan sopimuksen vaikuttavuutta voisi parantaa kasvattamalla siihen sitoutuneiden yritysten määrää sekä tavoitteiden kunnianhimoa.

Päästöttömät työmaat – Kestävien hankintojen green deal -sopimuksen tavoitteena on, että mukana olevien kuntien ja Senaatti-kiinteistöjen työmailla ei käytetä fossiilisia polttoaineita vuoden 2025 jälkeen. Lisäksi vuoteen 2030 mennessä työmailla käytettävistä työkoneista ja työmaiden kuljetuksista vähintään 50 % toimii sähköllä, biokaasulla tai vedyllä. Vuonna 2024 julkaistun väliarvioinnin mukaan sopimuksen välitavoitteet on saavutettu lähes kokonaan.

EK pitää edellä mainittuja green deal -sopimuksia hyvänä osoituksena alan toimijoiden sitoutumisesta päästöjen vähentämiseen. Haasteena työkonesektorilla on toistaiseksi vielä vähäpäästöisen kaluston kustannukset, saatavuus ja riittävä suorituskyky. EK esittää, että päästöttömien työkoneiden käyttöönoton vauhdittamista hankintatuen avulla sekä niiden edellyttämän infrastruktuurin investointien tukeminen nostettaisiin edistettävien politiikkatoimien joukkoon ja resursoitaisiin riittävästi, jotta sillä saavutettaisiin toivottuja päästövähennyksiä.

Jätteiden käsittely ja jätteenpoltto

Jätteiden käsittelyn kasvihuonekaasupäästöt olivat pikaennakkotiedon mukaan 1,5 Mt CO_2-ekv. vuonna 2024, mikä on noin 6 % Suomen taakanjakosektorin päästöistä. Jätteiden käsittelyn päästöt ovat vähentyneet tasaisesti 1990-luvulta lähtien. Vuodesta 2005 päästöt ovat vähentyneet 51 prosenttia.

Jätteenpolttolaitosten sisällyttäminen päästökauppaan oletettavasti etenee EU-tasolla, ja tullee vaikuttamaan myös Suomessa jätteenpolttolaitosten päästöihin. Jos EU:ssa jätteenpolttolaitokset sisällytettäisiin päästökauppaan, tulisi Suomen vaikuttaa sen puolesta että tämä tapahtuisi kaikissa EU-maissa samaan aikaan, ilman poikkeuksia.

EK katsoo, että jätteenpolttolaitosten päästöjen alentamisessa tärkeä toimenpide on hiilidioksidin talteenottoinvestointien vauhdittaminen, ja tässä Puhtaan energian Suomen kärkihanketuki hiilidioksidin talteenotolle on keskeisessä roolissa. Päästövähennysten vauhdittaminen jätteenpoltossa vuoteen 2030 mennessä edellyttäisi vastaavien tukien jatkamista myös seuraavina vuosina, jotta investointeja hiilidioksidin talteenottoon voitaisiin vauhdittaa.

Teollisuus ja muut päästöt

EK pitää vapaaehtoista energiatehokkuussopimustoimintaa erinomaisena tapana vauhdittaa energiatehokkuustoimia yrityksissä. EK yhtyy KAISU:ssa esitettyyn, että energiatehokkuussopimustoiminnan jatko kaudelle 2026-2035 tulee varmistaa ja turvata toiminnalle riittävät resurssit.

EK katsoo, että ns. 95% laitosten tulisi sisältyä päästökauppaan, ja Suomen tulisi vaikuttaa sen puolesta että tässä palattaisiin aikaisempaan, toimivaksi todettuun malliin.

Muut poikkisektorit

EK pitää arvokkaana, että vapaaehtoiset hiilimarkkinat ja jakeluvelvoitteen joustomekanismi on tunnistettu tärkeiksi tekijöiksi KAISU:ssa.

Vapaaehtoisten hiilimarkkinoiden edistymistä tulisi kunnianhimoisemmin tukea, sillä ne tukisivat osaltaan nykyistä paremmin ilmastotavoitteiden saavuttamista. Nykyisellään vapaaehtoisen hiilimarkkinan potentiaali on Suomessa alihyödynnetty, ja markkinan toimintaa kehittämällä olisi saavutettavissa hyötyjä niin taakanjakosektorin kuin maankäyttösektorin päästöjen että luonnon monimuotoisuuden vahvistamisen kannalta. Monilla yrityksillä on kiinnostusta vapaaehtoisten ilmastoyksiköiden hankkimiseen, mutta näiden toimien verokohtelua tulisi selkeyttää ja yksiköiden hankinnasta selkeästi tehdä elinkeinoverotuksessa vähennyskelpoista. Tämä toimi sopisi KAISU:un lisättäväksi.

On hienoa, että suunnitelmassa on käsitelty poikkileikkaavia teemoja kuten kiertotaloutta, biotaloutta ja kulutuksen hiilijalanjälkeä. Näiden vaikutusten arviointiin liittyy ymmärrettävästi epävarmuutta, mutta vastaisuudessa tietopohjan ja arviointimenetelmien kehittyessä olisi arvokasta pystyä myös näiden osalta konkreettisemmin arvioimaan päästövähennyspotentiaalia, päästövähennysten rajakustannuksia ja taloudellisia vaikutuksia.

Julkiset hankinnat

Julkiset hankinnat ovat tärkeä keino edistää sekä kestävän kehityksen tavoitteiden toteutumista että ympäristöystävällisten tuotteiden markkinoita. Tämän edistämiseksi ympäristö- ja sosiaalisten näkökohtien nostaminen hankintalainsäädännön tavoitteisiin on kannatettavaa. Yleisesti ottaen on hyvä, että julkisiin hankintoihin liittyen edistetään kotimaisia ja vähähiilisiä sekä ympäristöystävällisiä hankintoja, mutta toimijoiden näkökulmasta usean eri kanavan kautta asetetut erilaiset tavoitteet esim. elintarvikkeille voivat näyttäytyä sekavina.