Keskuskauppakamari

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

24.2.2026

Lausunto

Asia: VNS 8/2025 vp Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle valtioneuvoston selonteosta kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta. Keskitymme tässä lausunnossamme ensisijaisesti liikennesektoria koskeviin huomioihin.

Keskuskauppakamari huomauttaa, että monet strategiassa esitetyt toimet ovat jo voimassa olevia toimia tai ne on tarkoitus käynnistää vuosina 2026–2027. Toimenpiteiden toteutukselle ei kuitenkaan ole varattu rahoitusta budjettiesityksissä. Päästövähennystoimien rahoitukselle tulisi luoda uskottava pitkäjänteinen rahoitusmekanismi esimerkiksi rahastoimalla päästökauppatuloja investointiohjelmaksi, josta strategian ja KAISU-ohjelman mukaisia päästövähennystoimia voitaisiin rahoittaa.

Päästökauppasektorin toimenpidelinjaukset

Päästöt ovat viime vuosina vähentyneet eniten päästökauppasektorilla ja päivitetyt skenaariot ennakoivat päästövähennysten jatkumista myös tulevina vuosina. Ajureina ovat olleet erityisesti päästökauppasektorin (ETS) kehitys, eli energiasektorin irtautuminen fossiilisista polttoaineista ja suuret teolliset investoinnit.

EU:n päästökauppa on tulevaisuudessakin tärkein ohjauskeino teollisuuden ja energiantuotannon vähähiilistymisessä. Suomen on oltava aktiivinen päästökauppaan liittyvässä vaikuttamistyössä ja huolehdittava, että päästökaupan ennustettavuus ja ohjausvaikutus säilyy. Päästöoikeuden hinta ja markkinan uskottavuus ovat perusta monille puhtaille teollisille investoinneille, kuten päästöttömän teräksen valmistukselle. Teknisten nielujen sisällyttäminen päästökauppaan on Suomelle oikein toteutettuna mahdollisuus ja rajatut kansanväliset yksiköt voivat luoda joustoa päästövähennysten kustannustehokkaalle toteutukselle.

Samalla on tärkeää saada näkyvyyttä päästökauppajärjestelmän toimintaan tilanteessa, jossa markkinalla olevien oikeuksien määrä on 2030-luvun lopulla hyvin rajallinen. Myös komission 2040-tavoitetta koskevien vaikutusarvioiden mukaan 2030-luvun lopulla päästökauppasektorilla on 90 prosentin päästövähennysurallakin edelleen päästöjä, joista Suomen kannalta merkityksellisiä ovat erityisesti meriliikenteen päästöt.

Strategiassa on nostettu esille meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän tukitarpeet ja EU-sääntelyn lisäämä kustannustaakka meri- ja lentoliikenteessä. Meri- ja lentoliikennettä rasittavat päästökaupan

lisäksi myös EU-laajuiset FuelEU Maritime ja ReFuelEU Aviation -sääntelyn mukaiset uusiutuvien polttoaineiden jakelua koskevat velvoitteet, jotka lisäävät liikennesektorin kustannuksia merkittävästi lähivuosien aikana. On arvioitu, että meri- ja lentoliikenteen päästökaupan ja jakeluvelvoitteen kustannusvaikutus ulkomaankaupalle ovat lähivuosina yhteensä jopa 500–600 miljoonaa euroa vuodessa. Vientiteollisuuden logistiikkakustannukset ovat Suomessa jo pelkästään sijaintitekijöiden takia EU-maiden korkeimpia.

Keskuskauppakamari pitää vuonna 2025 käyttöönotettua puhtaiden investointien verohyvitystä keskeisenä toimena teollisuuden ja energiasektorin investointien vauhdittamiseksi. Komission heinäkuussa julkaisemat valtiontukipuitteet (CISAF) mahdollistavat entistä laajemman puhtaiden teknologioiden kirjon sisällyttämisen verohyvityksen piiriin. Jatkossa investointiverohyvitystä olisi tarkoituksenmukaista laajentaa myös esimerkiksi varustamojen, kuljetusyritysten ja terminaalien työkoneiden puhtaan siirtymän investointien rahoittamiseen.

Keskuskauppakamari puoltaa EU-tason ilmastotoimia meri- ja lentoliikenteessä, sillä ne ovat tasapuolisen kilpailun kannalta kansallisia toimia parempi vaihtoehto ja tukevat EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista. IMO:n valmisteleman maailmanlaajuisen päästökauppamekanismin eteneminen pysähtyi syksyllä 2025 Yhdysvaltain määrätietoiseen vastustukseen, ja mekanismin eteneminen näyttää tällä hetkellä epätodennäköiseltä. IMO:n päästökauppamekanismin kaatuminen heikentää EU:n kustannuskilpailukykyä, sillä EU-laajuisena päästökauppa rasittaa energiamurroksen siirtymävuosina ennen kaikkea Euroopan kustannuskilpailukykyä. Päästökaupan uudistamiseen liittyvässä vaikuttamisessa on jatkossakin korostettava talvimerenkulun merkitystä, sillä muista jäsenmaista poiketen Suomessa useat TEN-T-ydinverkon satamat ovat talvisin jäänmurron varassa.

Keskuskauppakamari painottaa tarvetta ohjata meri- ja lentoliikenteen päästökaupan tulot näiden liikennesektorien päästöjä vähentäviin investointeihin, vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuden parantamiseen sekä satamien maasähköinvestointien ja maasähkön käytön tukemiseen. Strategiassa on mainittu tarve kartoittaa nykyisten rahoitusinstrumenttien soveltuvuutta ja uusia tukitoimia meri- ja lentoliikenteen energiamurroksen edistämiseksi. Konkreettisia toimia ovat muun muassa lentoliikenteen SAF-polttoaineiden tukimekanismit, joita on valmisteilla useissa jäsenmaissa. Merenkulun kasvavia kustannuksia olisi mahdollista hillitä uusiutuvien polttoaineiden hintaa alentavien tukimekanismien lisäksi esimerkiksi alentamalla kansallisia väylämaksuja ja uudistamalla väylämaksun rakennetta.

Taakanjakosektori

Taakanjakosektorin päästökehitystä ja päästövähennyksiä koskevat tavoitteet on esitetty Kansallisen energia- ja ilmastostrategian kanssa rinnakkain valmistellussa Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (Kaisu, VNS 9/2025), josta Keskuskauppakamari on laatinut liikenne- ja viestintävaliokunnalle erillisen erityisesti liikennesektorin toimenpiteitä koskevan lausunnon. Liikennesektorin osalta toimenpidelinjauksia tulisi laajentaa siten, että vähätuloisten hankintatuki toteutettaisiin romutuspalkkion sijasta sähköautojen hankintatukena, jota on mahdollista saada myös leasingautoihin. Lisäksi esitämme mikroyrityksille suunnatun hankintatuen kohdistamista myös sähkö-, kaasu- ja vetykäyttöisiin pakettiautoihin ja 1+8-paikkaisiin tilatakseihin.

Maankäyttösektori

Kuten selonteossa todetaan, maankäyttösektorin päästöjen ja poistumien arviointiin ja kehitykseen sisältyy huomattavan suurta epävarmuutta verrattuna teollisuuden ja liikenteen päästöihin. Keskuskauppakamari pitää selonteossa esitettyjä panostuksia metsien hiilinielun, -varaston ja maaperäpäästöjen tarkempaan havainnointiin ja mittaukseen erittäin tarpeellisina ja toivottuina.

Kannatamme strategiassa esitettyjä toimia metsien kasvun lisäämiseksi ja hiilinielujen vahvistamiseksi esitettyjä toimia, kuten metsien hoidon laadun parantamista, metsätuhojen ehkäisemistä, puuston kasvatustiheyden nostamista ja liian voimakkaiden harvennushakkuiden välttämistä, suometsien ilmastokestävän hoidon edistämistä ja turvepeltojen metsittämistä päästöjen vähentämiseksi. Monet näistä toimenpiteistä lisäävät luonnon monimuotoisuutta ja edistävät ilmastonmuutokseen sopeutumista. Metsien kestävä hoito ja käyttö tuottaa lukuisia ilmastohyötyjä terveistä ja kasvukykyisistä metsistä hiiltä varastoiviin ja fossiilisia raaka-aineita korvaaviin puupohjaisiin tuotteisiin. Ilmastonmuutoksen edetessä metsänieluja haastavat entistä enemmän myös metsätuhojen, kuten tautien ja tuhoeläinten levinneisyyden, siirtyminen pohjoisemmaksi. Siten myös metsien sopeutumisesta huolehtiminen on otettava yhä näkyvämmin osaksi maankäyttösektorin ilmastotoimia.

Maankäyttösektorin toimenpiteiden rahoitukseen tarvitaan vahvempia panostuksia. Yksi väline tähän on yksityisen rahoituksen kanavointi hiilimarkkinan kautta varmistaen samalla asianmukainen ilmastoyksiköihin perustuva väittämien käyttö. Suomen on oltava aktiivinen EU:n hiilen poistojen sertifiointikehikon (CRCF) kehittämisessä ja hyödyntämisessä. Myös luonnonarvomarkkinoiden kehittyminen voi tukea rahoituksen kanavointia toimiin, jotka tuottavat sekä ilmasto- että biodiversiteettihyötyjä.

Erilaisten julkisten rahoitusvälineiden, kuten metsitystuen, vaikuttavuutta voitaisiin myös lisätä esimerkiksi mahdollistamalla yksityisen rahoituksen kanavointi niiden kautta tai perustamalla yhteisrahoitteisia ohjelmia. Lisäksi uusiutuvien liikennepolttoaineiden jakeluvelvoitteen joustomekanismiin voidaan sisällyttää rajoitetusti toimia myös maankäyttösektorilla. Samalla joustomekanismia voidaan jatkaa ja tarkastella mahdollisuutta laajentaa maankäyttösektorin toimien sisällyttämistä siihen.

Uusiutuvan energian edistäminen

Uusiutuva energia on Suomen fossiilisista polttoaineista irtautuvan energiajärjestelmän peruspilari ydinvoiman rinnalla. Uusiutuvan energian lisäys tapahtuu Suomessa pääosin markkinaehtoisesti, mutta tämä edellyttää vakiintuneiden teknologioiden osalta hyvän investointiympäristön ylläpitämistä ja uusien teknologioiden, kuten merituulivoiman investointiedellytysten toteutumiseksi. Uusiutuvan energian lisäys on nopein tapa sähköntuotannon kasvattamiseksi.

Rahoituksen mahdollisimman suuren vaikuttavuuden kannalta strategiassa ehdotettu energiatuen uudistaminen riskirahoitusinstrumentin kaltaiseksi on kannatettava toimenpide. Erityisesti uusien teknologioiden käyttöönotossa ja skaalaamisessa tarvitaan kuitenkin edelleen myös suoria tukia.

Keskuskauppakamari kannattaa strategiassa esitettyä nykylainsäädännön mukaista uusiutuvien liikennepolttoaineiden jakeluvelvoitteen tason nostamista 34 prosentin tasolle vuodelle 2030. Toistuvat muutokset velvoitetasossa 2020-luvulla ovat luoneet epävarmuutta tuotannollisiin investointeihin. Keskuskauppakamari esittää, että jakeluvelvoitteelle asetetaan taso myös vuosille 2035 ja 2040. Tällä hetkellä velvoitetaso tiedetään vain vuoteen 2030 asti, eli alle viideksi vuodeksi eteenpäin. Pitkäjänteinen jakeluvelvoitenäkymä loisi ennakoitavuutta investoinneille sekä polttoaineen jakelijoille ja käyttäjille. Huomioiden liikenteen sähköistyminen ja jakelussa olevan polttoaineen litramäärän väheneminen velvoitetasoa voitaisiin 2030-luvulla korottaa huomattavasti ilman, että jaeltavan uusiutuvan polttoaineen litramäärä kasvaisi vuoteen 2030 verrattuna. Mikäli uusiutuvia nestemäisiä polttoaineita olisi kustannustehokasta jakaa vuonna 2035 yhtä paljon kuin vuonna 2030 (noin 1 000 ktoe), jakeluvelvoitteen taso voitaisiin vuonna 2035 nostaa noin 46 prosenttiin ilman, että jaeltavan uusiutuvan polttoaineen litramäärä kasvaisi. Tämä vastaisi noin 1,1 milj. CO_2-tonniekv. päästövähenemää vuoden 2035 tasolla.

Jakeluvelvoitteen tason nostamisen ohella täytön kustannustehokkuutta ja polttoaineen hintavaikutuksia hillitseviä toimenpiteitä tulisi lisätä. Näitä toimia ovat liikenteen sähköistymisen nopeuttaminen, jakeluvelvoitteen joustomekanismin jatkaminen ja lataussähkön nykyistä laajempi sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen. Esitämme, että kuorma- ja linja-autovarikoilla ja jakeluterminaaleissa sähköisten raskaiden ajoneuvoihin ja työkoneisiin ladattu sähkö liitettäisiin osaksi jakeluvelvoitetta vastaavalla tavalla kuin julkisista latauspisteistä ladattava sähkö. Muutos alentaisi jakeluvelvoitteen nousun luomaa polttoaineiden hinnan nousun painetta, lisäisi varikkolatausinvestointien kannattavuutta ja nopeuttaisi raskaan ajoneuvokannan sähköistymistä.

Lisäksi jakeluvelvoitesääntelyä tulisi yhdenmukaistaa siten, että liikennepolttoaineiden sekä kevyen polttoöljyn jakeluvelvoite yhdistettäisiin yhdeksi jakeluvelvoitteeksi. Tämä voisi lisätä polttoaineenjakelijan mahdollisuuksia valita kustannustehokkain tapa täyttää velvoitetta. Kannatamme myös strategiassa esitettyä tavoitetta lisätä uusiutuvien polttoaineiden markkinan avoimuutta. Avoin hintatieto lisäisi kilpailua uusiutuvien polttoaineiden markkinassa.

Biokaasun kokonaisvaltaiseksi edistämiseksi olisi perusteltua päivittää kansallinen biokaasuohjelma (2021). Biokaasun käyttöä tulisi edistää koko arvoketjussa hankintatuilla, investointiverohyvityksillä ja valmisteverotuksen keinoin. Raskaan kaluston ja teollisuuden päästöjen vähentämisessä kotimaisella biometaanilla on tärkeä merkitys 2020- ja 2030-luvulla. Lisäksi biokaasun tuotanto lisää maatalouden elinkeinomahdollisuuksia ja avaa tietä myös synteettisen hiilineutraalin metaanin jakelu- ja valmistusprosesseille. Hiilidioksidin talteenotto biokaasun tuotannon yhteydessä on huomioitava hiilidioksidin talteenottoa tukevissa politiikkatoimissa.

Keskuskauppakamari huomauttaa, että strategia ei juuri käsittele bioenergian roolia osana energiajärjestelmää. Bioenergia on suurin uusiutuvan energian tuotantomuoto Suomessa, ja sen rooli tulee jatkossakin olemaan merkittävä erityisesti teollisten sivuvirtojen tehokkaana hyödyntämisenä. Toisaalta esimerkiksi kaukolämmössä bioenergian rooli todennäköisesti supistuu jonkin verran strategian aikajänteellä, kun polttoon perustumattomat investoinnit etenevät, toisin kuin VTT:n perusskenaarion laskelmissa oletetaan. Tällä voi olla vaikutusta myös maankäyttösektorin nieluihin.

Strategia nostaa esille raskaan liikenteen lataus- ja tankkausasemien tukemisen jatkamisen, jotta raskaan liikenteen siirtyminen vaihtoehtoisiin käyttövoimiin (sähkö, biometaani, vety) nopeutuisi ja AFIR-asetuksen mukaiset julkisen lataus- ja jakeluinfran tavoitteet saavutetaan. Julkisen latausinfratuen lisäksi on tärkeää tukea myös yksityisten ja puolijulkisen latausinfran kehitystä, sillä varikko- ja terminaalilatausinfran rakentamisesta aiheutuu kuljetus- ja logistiikkayrityksille mittavia kustannuksia. Raskaan liikenteen sähköistymisessä varikko- ja terminaalilatausverkoston kehitys on olennaisen tärkeä reunaehto, sillä vain osa latauksista tehdään julkisista latauspisteistä.

Vety ja sähköpolttoaineet

Suomella on hyvät edellytykset olla edelläkävijä vetytaloudessa runsaan ja EU-vertailussa edullisen ja päästöttömän sähköntuotannon sekä teollisen ja energiateknologisen osaamisen ansiosta. Puhtaan vedyn valmistus ja käyttö tukee vähähiilisyystavoitteita esimerkiksi epäsuoran sähköistymisen, energian varastoinnin sekä sähköpolttoaineiden kehityksen kautta.

Vetytalous on eri toimialojen vähähiilitiekarttojen perusteella keskiössä teollisuuden energiamurroksessa. Keskuskauppakamari pitää strategiassa esitettyjä vedyn ja synteettisten polttoaineiden linjauksia kannatettavina. Suomen on jatkettava vaikuttamista kaiken vähäpäästöisen vedyn tunnistamiseksi EU-sääntelyssä.

Strategia asettaa uusiutuvan energian direktiivin edellyttämällä tavalla tavoitteeksi 42 prosentin osuus RFNBO-laatuisen vedyn käytön teollisuudessa vuodelle 2030. Keskuskauppakamari huomauttaa, että tämän ei tule sitoa yksittäisiä toimijoita, jotta yksittäiset teolliset vedyn käyttäjät voivat hankkia tarkoituksenmukaisen yhdistelmän tarvitsemaansa vetyä.

Osana uusiutuvien liikennepolttoaineiden jakeluvelvoitetta vuonna 2024 hyväksyttiin hallitusohjelman mukaisesti vuosia 2028 ja 2030 koskevat vähimmäisosuusvelvoitteet (1,5 % vuosina 2028–2029 ja 4 % vuodesta 2030 alkaen) RFNBO-polttoaineille eli sähköpolttoaineille. RFNBO-velvoitetta on kyseenalaistettu ja sitä on pidetty markkinasaatavuuteen nähden kunnianhimoisena. Erillinen vähimmäisvelvoite on tärkeä askel, jolla luodaan edellytyksiä vetytalouden ja hiilidioksidin talteenoton kehitykselle. Keskuskauppakamari puoltaa RFNBO-velvoitteen säilyttämistä.

Verotus

Keskuskauppakamari esittää, että matala teollisuuden sähköverotaso sisällytettäisiin strategian toimenpiteisiin sähköistymisen ja teollisuuden kilpailukyvyn edistämistoimena. Jatkossakin valmistavan teollisuuden toimialat tulisi sisällyttää kattavasti teollisuuden sähköveroluokkaan. Yksittäisten toimialojen ennakoimattomat sähköveroluokan muutosesitykset luovat investointiepävarmuutta ja heikentävät yritysten kasvuedellytyksiä.

Myös sähkökattiloiden ja hukkalämmön hyödyntämisen kuuluminen jatkossakin teollisuuden sähköveroluokkaan tulisi kirjata strategian toimenpiteisiin. Keskuskauppakamari katsoo myös, että kaivosten ja datakeskusten olisi jatkossakin kuuluttava teollisuuden sähköveroluokkaan.

Suomen tulisi edistää aktiivisesti energiaverodirektiivin uudistamista siten, että polttoaineiden ja sähkön verotus ja niiden minimiverotasot porrastettaisiin ympäristöominaisuuksien perusteella, jolloin uusiutuvien ja synteettisten hiilineutraalien polttoaineiden verotasoa voitaisiin alentaa tuntuvasti. Osaltaan myös alkamassa oleva polttoainejakelun päästökauppa (ETS2) lisää uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden hintakilpailukykyä.

Uusiutuvien liikennepolttoaineiden valmisteveroa tulisi alentaa siten, että polttoaineiden energiasisältöveron osuutta valmisteverosta laskettaisiin ja vastaavasti hiilidioksidiveron osuutta nostettaisiin. Tämä parantaisi uusiutuvien polttoaineiden hintakilpailukykyä suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin. Liikenteen verotusta tulisi uudistaa siten, että verotus tukisi käyttövoimamurrosta ja siirtymää fossiilisista polttoaineista sähköön, vetyyn, uusiutuviin hiilineutraaleihin polttoaineisiin ja sähköpolttoaineisiin. Liikenteen verotuksella on ollut merkittävä fiskaalinen rooli, joten uudistuksessa olisi huolehdittava siitä, että liikenteen verotaakka ei kasva. Liikenne on luonteeltaan johdettua kysyntää, joten liikenteen korkea verotaso heikentää elinkeinoelämän kilpailukykyä, vähentää taloudellista toimeliaisuutta ja luo energia- ja liikenneköyhyyttä.

Keskuskauppakamari kannattaa strategiassa esitettyä satamien maasähkön verotuksen alentamista. Jo nykyisen energiaverodirektiivin säännösten nojalla satamien maasähköön voidaan soveltaa alennettua verokantaa ja luoda näin taloudellinen kannuste maasähkön käyttöön päästöjen vähentämiseksi. Alennetun verokannan ovat ottaneet käyttöön muun muassa Ruotsi, Tanska, Saksa, Alankomaat Italia, Ranska ja Espanja. Maasähkön hyödyntämistä ovat hidastaneet sähkönsyöttöjärjestelmien edellyttämät mittavat investointitarpeet satamissa. Aluksilla käytettävät polttoaineet ovat kansainvälisessä liikenteessä verottomia, mikä heikentää maasähköinvestointien kannattavuutta. Satamien maasähkön verokannan alentaminen vähentäisi valtion verotuloja alkuvaiheessa alle 1,0 miljoonalla eurolla vuodessa. Satamien maasähkön käytön on arvioitu vähentävän alusten satamakäynnin päästöjä 50–80 prosentilla.

Kunnioittavasti

Hanna Kalenoja
johtava asiantuntija, liikenne ja elinkeinopolitiikka

Keskuskauppakamari