25.2.2026

Asia: VNS 9/2025 vp Valtioneuvoston selonteko: keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma
https://www.eduskunta.fi/pdf/VNS+9/2025

Neste Oyj kiittää Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokuntaaa mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon asiassa ja esittää seuraavaa:

Yleistä

- Neste tukee kunnianhimoista kansallista ilmastopolitiikkaa. Oikeanlainen sääntelykehikko on avainasemassa, jotta kasvihuonekaasujen vähennyspotentiaali voidaan täysimääräisesti hyödyntää.

Jakeluvelvoite on ennustettava ja tehokas keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi

- Jakeluvelvoitteen useat muutokset viime vuosina heikentää luottamusta jakeluvelvoitteen ja velvoitetasojen pysyvyyteen ja siten kasvattaa alan investointiepävarmuutta, eikä ole linjassa yleisemmän tavoitteen kanssa luopua fossiilisen energian käytöstä. Jakeluvelvoite on keskeisin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen alentamisen keino, ja siihen tehtävät muutokset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Jakeluvelvoitteen kehityspolku on aikaisemmin luonut ennustettavan ja vakaan toimintaympäristön investoinneille ja T&K&I -toiminnalle, ja siten myös tehnyt Suomesta edelläkävijän kestävien biopolttoaineiden kehityksessä ja tuotannossa.

- Jakeluvelvoitteeseen vuoden 2025 alussa lisätty uusiutuva liikennesähkö vaatisi jakeluvelvoitteen tason nostoa - ei laskua aiempaan verrattuna. Liikennesähkön edistäminen on Suomen ilmastosuunnitelmissa nähty jakeluvelvoitteen lisäisenä ja rinnakkaisena toimintana toinen toistaan täydentäen. Nykyinen jakeluvelvoitelaki sen sijaan tuo liikennesähkön korvaamaan biopolttoaineita, jolloin lisäsaavutukset ilmaston suhteen menetetään ja käytännössä nestemäisiä biopolttoaineita korvataan jatkossa nestemäisillä fossiilisilla polttoaineilla.

- Neste jakaa KAISUn kuvaileman huolen toimenpidelinjauksista, jotka kasvattavat tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä perusennusteeseen verrattuna. KAISU:n listaamia linjauksia ovat mm. jakeluvelvoitteen nousun maltillistaminen, liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen (ilman velvoitetason nostamista), jakeluvelvoitteen joustomekanismi ja jakeluvelvoitteen seuraamusmaksutasojen keventäminen.

Suomen taakanjakosektorin tavoitteet aidosti vaarassa

- Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. EU:n 55-valmiuspaketin myötä Suomen taakanjakosektorin (mm. liikenne, maatalous, jätehuolto, työkoneet ja rakennusten erillislämmitys) päästövähennysvelvoite nousi 50 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä . Tiukentuneen tavoitteen saavuttamiseksi Suomen tulee vähentää taakanjakosektorin päästöjä nopeammassa tahdissa, myös liikenteessä.

- Maankäytön ja metsätalouden hiilinieluistakaan Suomi ei saa sitä joustoapua, mitä aiemmin mm. edellisen hallituksen keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa KAISUssa on suunniteltu. Tällä hetkellä vaikuttaa sen sijaan todennäköisemmältä, että Suomi ei yllä LULUCF-sektorin tavoitteisiin, joka johtaisi siihen, että Suomen taakanjakosektorin velvoite kasvaa entisestään.
- Taakanjakosektorilla jäsenmaat noudattavat sitovaa päästövähenemäpolkua. Taakanjakoasetuksen mukaan velvoitteen noudattamista tarkastellaan viisivuotisjaksoissa 2021-2025 ja 2026-2030. Mikäli vuosina 2022-24 jakeluvelvoitteen alentamisen myötä menetettyjä päästövähennyksiä ei kiritä takaisin, on ilmeinen riski, että liikenteen ja koko taakanjakosektorin 2030-päästövähennystavoitteita ei saavuteta.
- Saksa on jo joutunut ostamaan päästövähennysyksiköitä muilta jäsenmailta saavuttaakseen taakanjakosektorin tavoitteensa. Saksan toiminta toimii ennakkotapauksena ja pakottaa epäsuorasti muut EU-maat noudattamaan sääntöjä ja kunnioittamaan asetettuja ilmastotavoitteita, eli ostamaan päästöoikeuksia muilta EU-jäseniltä, jos omat tavoitteet jäävät saavuttamatta. Taakanjakoasetuksen mukaan tulee vielä 8 %:n lisävelvoite seuraavalle vuodelle, jos tavoitteeseen ei pääse (eli kerrotaan päästötavoite 1,08:lla).
- On huomioitava, että koska jokaisen EU-maan taakanjakosektorin päästötavoite on EU:n 55-valmiuspaketin myötä huomattavasti kiristynyt, ylimääräisten päästövähennysyksiköiden ostaminen saattaa olla hankalaa, ellei mahdotonta. Toisaalta Suomen valtion ei tule ostaa päästövähennysyksiköitä markkinoilta, eli maksaa toisten maiden päästövähennyskeinoja, vaan luoda niilläkin varoilla investointeja ja työpaikkoja kotimaahan. Päästöoikeuksien lähivuosien määrästä ja hinnasta markkinoilla ei tällä hetkellä ole mitään takeita - puhumattakaan vuodesta 2032, jolloin kauden 2026-2030 päästövähennystavoite tulee täsmäyttää.

Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman tavoite saattaa johtaa tulonmenetyksiin

- Jakeluvelvoitteeseen tehtävillä muutoksilla voi olla vaikutusta myös Suomen elpymis- ja palautumistukivälineestä saataviin maksatuksiin. Lausuntoversio muistuttaa, että liikenteen päästövähennysten osalta on huomioitava, että tavoite päästöjen puolittamisesta on viety osaksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (RRP). Toimet liikenteen päästöjen puolittamiseksi vuoteen 2030 mennessä on koottu valtioneuvoston periaatepäätökseen (05/2021) kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Tämä nk. Fossiilittoman liikenteen tiekartta on yksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan kuuluvista uudistuksista, joiden toteuttamisesta raportoidaan EU:n RRF-rahoituksen maksatuspyynnöissä. Mikäli liikenteen päästöt eivät vuonna 2030 puolitu, on olemassa riski, että Euroopan komissio tulkitsee fossiilittoman liikenteen tiekartta -uudistuksen perutuksi. Jos uudistus katsottaisiin kokonaan perutuksi, voi siitä VM:n arvion mukaan seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetys RRF-rahoituksessa.

Tuotantoa ja kestäviä raaka-aineita on riittävästi

- Kestäviä raaka-aineita uusiutuvan dieselin nykyiseen ja rakenteilla tai suunnitteilla olevaan tuotantoon on riittävästi. Raaka-ainehankinta, ml. niiden riittävyys ja hyväksyttävyys on tietenkin hyvin keskeisessä roolissa, kun näin merkittäviä investointipäätöksiä tehdään.

25.2.2026

- Markkinaosapuolet kuten Neste tekevät jatkuvasti merkittävää T&K&I-työtä laajentaakseen raaka-ainevalikoimaa ja parantaakseen esimerkiksi prosessi- ja esikäsittelyteknologioita, jotta haastavammat raaka-aineet ovat mahdollisia biopolttoainekäytössä ja volyymikehitys on mahdollista myös tätä kautta.
- Edistyneiden biopolttoaineiden listalle (RED Liite 9A ja 9B) on myös hiljattain lisätty raaka-aineita, joiden toivotaan laajentavan biopolttoainetuotannon raaka-ainevalikoimaa. Niiden kehittäminen ja niihin investoiminen onnistuu kuitenkin vain ja ainoastaan, jos niiden kysyntää ei horjuteta vaan tavoitetasoja määrätietoisesti nostetaan.

Rakennusten erillislämmitys, työkoneet

- Työkoneiden kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2023 olivat 2,4 Mt CO2-ekv., joka oli noin 6 % Suomen kokonaispäästöistä ja 9 % taakanjakosektorin päästöistä. Työkoneiden päästöt ovat pysyneet viime vuosina suurin piirtein samalla tasolla. Työkoneiden päästöistä 46 % syntyi teollisuudessa, 12 % palvelusektorilta, 35 % maa- ja metsätalouden työkoneista ja 7 % kotitalouksien työkoneista.

- Työkoneisiin kuuluu hyvin erilaisiin käyttötarkoituksiin tarkoitettuja laitteita järeistä kaivinkoneista, tiehöylistä ja maa- ja metsätalouden työkoneista trukkeihin, mönkijöihin ja ruohonleikkureihin. Valtaosa Suomen työkoneiden kasvihuonekaasupäästöistä on peräisin dieselkäyttövoimalla toimivista työkoneista. Työkoneiden polttoainehuolto perustuu usein operaattoreiden omiin (pieniin) polttoainesäiliöihin, mikä rajoittaa kaasumaisten polttoaineiden ja/tai akkusähkön käyttömahdollisuuksia esimerkiksi työmailla, metsäkoneissa ja maataloudessa. Vaihtoehtoisiin käyttövoimiin perustuvien työkoneiden ensirekisteröinnit ovat lisääntyneet viime vuosina, mutta siirtymä nolla- ja vähäpäästöisiin työkoneisiin on edennyt kuitenkin verrattain hitaasti.

- Lämmityspuolella kevyen polttoöljyn jakeluvelvoitteen nostaminen 15 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä auttaisi vähentämään fossiilisen lämmitysöljyn käyttöä jäljellä olevissa öljylämmitteisissä rakennuksissa.

Biopolttoöljyn jakeluvelvoite nousisi 15 prosenttiin vuonna 2030

- Biopolttoöljyn jakeluvelvoitteen tavoitteena on korvata erityisesti erillislämmityksessä ja työkoneissa käytettävää kevyttä polttoöljyä biopolttoöljyllä. Laki biopolttoöljyn käytön edistämisestä edellyttää, että kevyen polttoöljyn jakelija toimittaa biopolttoöljyä kulutukseen tietyn osuuden verran. KAISU ehdottaa, että biopolttoöljyn jakeluvelvoitetta nostetaan vuodesta siten, että vuonna 2030 jakeluvelvoite olisi 15 prosenttia.

- Neste pitää nostoa perusteltuna, jotta Suomi pystyy saavuttamaan EU:n taakanjakoasetuksessa Suomelle asetetut kunnianhimoiset vuosittaiset päästökiintiöt.

Kunnioittavasti,

Mattias Hellström
Yhteiskuntasuhdepäällikkö
Neste Oyj