Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Lausunto valtioneuvoston selonteosta koskien keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa (VNS 9/2025 vp)

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto kiittää mahdollisuudesta lausua Valtioneuvoston selonteon sisällöstä koskien taakanjakosektorin päästövähennystoimia ohjaavan keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa. Selonteossa on otettu mukaan Kansallisen energia- ja ilmastopolitiikan uudet toimet ja -skenaariot (KEITO)-hankkeen tulokset ja vaikutusten arvioinnit. Näihin tuloksiin perustuen on keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan laadittu politiikkaskenaario, missä esitellään uusia politiikkatoimia ja lisätoimia ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Selonteossa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU) on useita kohtia, joilla on merkitystä Pohjois-Karjalan maakunnalle. Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman tavoite nostaa Suomi puhtaan energian edelläkävijäksi Euroopassa on erittäin hyvä. Pohjois-Karjala on tässä asiassa edelläkävijä maakunta, sillä vuonna 2024 Pohjois-Karjalan uusiutuvan energian osuus primäärienergian kulutuksesta oli 73 % ja energiaomavaraisuus 65 %. Suunnitelmassa annettu päästövähennystavoite taakanjakosektorille 50 % vuoteen 2030 mennessä (vertailuvuosi 2005) on myös hyvä ja realistinen. **Vuonna 2024 Pohjois-Karjalan päästövähennys samaan vertailuvuoteen oli 40 % eli parempi kuin Suomen 26 %. Pohjois-Karjalassa on tehty määrätietoista ilmastotyötä jo 2010-luvun alusta lähtien ja vuonna 2020 maakunta liittyi Hiilineutraalit kunnat ja maakunnat (HINKU) verkostoon.**

KEITO-hankkeen skenaarioiden perusviesti on se, että hiilinielujen rinnalle vaaditaan kaikissa tapauksissa taakanjakosektorin päästöjen voimakasta vähentämistä. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto on samalla linjalla. Ilmastonmuutoksen hillinnässä tarvitaan sekä vahvoja nieluja että merkittäviä päästövähennyksiä. Metsien hiilinielut eivät ratkaise ilmastonmuutoksen hillintäkysymystä, edellytetään päästöjen vähentämistä. Se edellyttää kuitenkin huomattavia panostuksia innovaatioihin ja investointeihin maatalouden, liikenteen ja teollisuuden puhtaisiin teknologioihin. Tämä tarkoittaa Pohjois-Karjalassa korkealaatuisen tutkimuksen ja innovatiivisen yritystoiminnan yhteistyön edistämistä ja erityisesti ratkaisuja tuulivoiman tuotannon ja sähkönsiirron haasteisiin.

Ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmän kuvauksessa todetaan, että keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman toimenpiteillä toimeenpannaan hallitusohjelman ilmasto- ja energiapolitiikan tavoitteita. Näiden tavoitteiden tehokas toteutuminen riippuu siitä, miten hyvin alueet pystyvät toimia toteuttamaan. **Pohjois-Karjalan maakuntaliitto esittää, näiden kansallisten strategioiden ja suunnitelmien laadinnassa on entistä paremmin kuultava alueita ja otettava niiden mahdollisuudet ja erityispiirteet huomioon.** Lisäksi on osoitettava riittävät alueelliset resurssit toimien toteuttamiseen.

Tavoitteena hallitusohjelmassa on myös, että Suomi käyttää luonnonvarojaan kestävästi parantaakseen omavaraisuutta. Pohjois-Karjalassa on maailmanluokan tutkimusta ja osaamista liittyen Pohjois-Karjalan yhden tärkeimmistä luonnonvaroista eli metsien ilmastokestävään hoitoon ja käyttöön ja tämän osaamisen hyödyntäminen täydessä mitassaan on tarpeellista. Hallitusohjelmassa linjataan edelleen, ettei metsien käyttöön tulla esittämään vähennyksiä. Tämä tarkoittaa sitä, että ilmastokestävä metsienhoito on tulevaisuudessa entistä tärkeämpää, mikäli haluamme säilyttää metsiemme hiilinielut, varmistaa kestävät hakkuut ja ylläpitää luonnon monimuotoisuutta.

Selonteossa tuodaan esille EU:n LULUCF asetuksen mukaisten velvoitteiden täyttäminen. Metsien hiilinielut ja luonnonvarojen kestävä käyttö liittyvät yhdessä taakanjakosektorin kanssa tavoitteen saavuttamiseen. Valtionneuvoston selonteon tilannekuva maankäyttösektorin nettonielun kehityksestä on viime vuosina muuttunut merkittävästi. Tämä tieto perustuu Luonnonvarakeskuksen ja Tilastokeskuksen virallisiin laskentatuloksiin. Tämä laskenta tehdään LULUCF asetuksen edellyttämällä korkeimmalla laskentatasolla. Tulosten mukaan nieluyksiköiden ylijäämän syntymistä ei voida pitää todennäköisenä nykytietojen valossa. Suomen Ympäristökeskus (SYKE) julkaisi kesäkuussa 2025 laskelmansa kansallisesta kasvihuonekaasutaseesta maankäyttösektorille. Laskelmien oletuksissa ja rajauksissa näiden kahden tutkimuslaitoksen välillä on eroja ja myös niiden tuloksissa erot ovat merkittäviä esimerkiksi metsien osalta. Olisi suotavaa luoda yksi luotettava ja läpinäkyvä laskentamalli. Erilaiset lopputulokset ovat hämmentäviä ja vaikeuttavat alueellista työtä.

Tämä on tarpeellista tuoda esille myös EU vaikuttamisessa, sillä kaikki EU maat eivät suinkaan ole samalla tasolla laskennassa kuin Suomi (ilmastonmuutoksen vaikutukset otetaan huomioon) vaan enemmänkin laskenta toteutetaan samalla tavalla kuin SYKE on tehnyt (ei ilmastonmuutosta). On hyvin mahdotonta määrittää miten LULUCF tavoitteet EU:ssa saavutetaan ja kuka ja mistä voi ostaa tarvittavia hiilinieluyksiköitä, kun laskenta ja sen tulokset eri maissa ei ole millään tavalla toisiinsa verrattavissa.

Liikenne on Pohjois-Karjalassa toiseksi suurin päästölähde. Valtioneuvoston selonteon mukaan liikenteen päästöt laskevat 2020-luvulla muun muassa jakeluvelvoitteen nousun ja EU:n autovalmistajia koskevien CO_2-raja-arvoasetusten vuoksi. Lisäksi luotetaan sähköautojen määrän kasvuun. Toki pääministeri Orpon hallitusohjelmassa on joitakin toimenpidelinjauksia, jotka kasvattavat tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä perusennusteeseen verrattuna, kuten jakeluvelvoitteen nousun määräaikainen maltillistaminen, ja joukkoliikenteen ALV:n nostaminen 10 prosentista 14 prosenttiin. **Pohjois-Karjalan kaltaisen pitkien välimatkojen, alhaisen tulotason ja vanhan autokannan maakunnassa kevennykset jakeluvelvoitteiseen ovatkin tervetulleita asukkaiden kannalta. Toivottavaa on, ettei jakeluvelvoitteen kasvu kohti 2030 luvun 34 % osuutta nosta tulevaisuudessa biopolttoaineen hintaa fossiilista polttoainetta kalliimmaksi.** Kuluttaja valitsee edullisimman vaihtoehdon, jolloin menetetään tavoiteltu ilmastohyöty, mikäli ilmastokestävämpi vaihtoehto on fossiilista kalliimpi.

Maakuntaliitto näkee arvonlisäveron nostamisen joukkoliikenteessä erittäin huonona toimena, sillä se ei millään tavalla tue Pohjois-Karjalan seutukuntien asukkaita käyttämään joukkoliikennettä oman auton sijaan erityisesti heikon palvelutason alueilla

eli Joensuun kaupunkiseudun ulkopuolella. **On tärkeä, että keskisuurten ja suurten kaupunkien joukkoliikenteen kehittämiseen panostetaan, mutta samalla tulisi pystyä osoittamaan resursseja myös haja-asutusalueiden joukkoliikenteen ylläpitämiseen ja kehittämiseen.** Tämä tukisi ilmastotavoitteiden saavuttamista pitkien välimatkojen maakunnissa. Tässä yhteydessä mainittu alueellisen joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen kehittäminen (SCF-toimi) on askel oikeaan suuntaan. Sen käyttäminen on huolellisesti suunniteltava palvelemaan tasapuolisesti maakuntia ja niiden seutukuntia. Erityishuomio on kiinnitettävä alueisiin, joilla on nykyisin heikko tai olematon joukkoliikennesaatavuuden mahdollistamaan ilmastokestävä ja kustannustehokas matkustaminen.

KEITO-hankkeessa tehtyjen kansalaiskyselyjen tulosten perusteella valtaosa vastanneista ei aio toteuttaa ladattavan hybridiauton (54 %) tai täyssähköauton hankintaa (55 %). Tämä tulos pitää Pohjois-Karjalan maakunnan osalta varmasti paikkansa. Pohjois-Karjala on maakunta, mitä leimaavat pitkät välimatkat, heikko seutukunnittainen joukkoliikenne, korkea työttömyys, alhainen tulotaso ja ikääntyvä väestö erityisesti seutukunnissa. **Tämä tarkoittaa sitä, että yksityisautoilulla on suuri merkitys väestön liikkumisessa ja alueen sisäisessä saavutettavuudessa eikä maksukyky liikenne-energiasta ole korkea. Vuonna 2029 voimaantuleva sähkön tehomaksu tulee lisäämään tätä haastetta nostaessaan sähköautojen lataamisen kustannuksia.** Kotitalouksien, joilla on lämmitysmuotona sähkölämmitys, lämmityskuluja tehomaksu tulee nostamaan merkittävästi talvikuukausina. Sähköauton hankinta ei siinä tilanteessa ole kannattavaa. Lisäksi sähköautojen hankintahinta on edelleen liian korkea monille Pohjois-Karjalan asukkaille. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa tulisi tuoda selkeästi esille Pohjois-Karjalan kaltaisten maakuntien mahdollisuudet toteuttaa strategian autoilulle asetettuja tavoitteita ja myös konkreettisia toimia, joilla haasteita voidaan hallita ja ratkaista. Romutuspalkkio pienituloisille nollapäästöisen, uuden tai käytetyn auton romutettavan suurempipäästöisen auton tilalle voi olla kannustava toimi, mikäli sen suuruus on riittävä suhteessa kotitalouden käytettävissä oleviin tuloihin.

Selonteossa esitetyt lisätoimet raskaan liikenteen osalta – kuten sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten kuorma-autojen hankintatuet sekä lataus- ja tankkausinfran rakentamisen tuet – ovat Pohjois-Karjalan näkökulmasta erittäin tarpeellisia ja kannatettavia. Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde, ja raskaan kaluston päästövähennysvelvoitteet kiristyvät merkittävästi tulevina vuosina. On tärkeää, että valtio tukee siirtymää konkreettisilla ja riittävän vaikuttavilla ohjauskeinoilla. **Harvaan asutuilla ja pitkien etäisyyksien alueilla markkinaehtoinen kehitys on hitaampaa, ja ilman kohdennettuja tukia kaluston uusiutuminen sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistyminen uhkaavat keskittyä suuriin kasvukeskuksiin.** Pohjois-Karjalan elinkeinoelämä – erityisesti metsä-, kuljetus- ja logistiikka-ala – on vahvasti riippuvainen toimivista ja kustannustehokkaista kuljetusketjuista. Maakunta ei saa muodostua alueeksi, jossa raskasta liikennettä ei pystytä hoitamaan päästöttömästi tulevaisuudessa. Siksi on välttämätöntä varmistaa sekä riittävät hankintatuet vähäpäästöiselle kalustolle että investointituet lataus- ja tankkausinfrastruktuurin rakentamiseen myös maakuntakeskusten ulkopuolella. Näin turvataan alueellinen

yhdenvertaisuus, vahvistetaan yritysten kilpailukykyä ja mahdollistetaan Pohjois-Karjalan täysipainoinen osallistuminen puhtaaseen siirtymään.

Maatalouden osalta KAISU:ssa on erittäin hyvä pääperiaate: maatalouden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistoimia suunniteltaessa tulee tunnistaa ruuan tuotannon merkitys koko yhteiskunnalle ja varmistaa, että esitettävät toimet eivät uhkaa kansallista ruokaturvaa. Ruuantuotannon edellytykset ja kannattavuus on turvattava paitsi kansallisesti myös alueellisesti. KEITO-hankkeen skenaarioiden perusteella kehitys ei ole täysin tavoitteen kaltainen; päästöt vähenevät pääasiassa maatalouden, erityisesti karjatalouden, vähetessä. Tämä ei ole hyvä suuntaus Pohjois-Karjalan maataloudelle, mikä nojaa vahvasti maito- ja karjatalouteen sekä nurmiviljelyyn. **Tähän on toivottavaa saada muutos niin, että maataloutta ja ruokaan liittyvää huoltovarmuutta voidaan pitää yllä Pohjois-Karjalassa ilmastokestävästi.** KAISU:ssa on esitetty lukuisia hyviä toimia maatalouden päästöjen vähentämiseksi ilman toiminnan alas ajamista. Näiden toteuttamiseen on hallituksen suunnattava määrätietoisesti kannustimia. Lisäksi niitä maatiloja, mitkä pyrkivät määrätietoisesti kohti hiilineutraalia toimintaa, tulisi palkita korkeammilla tuottajahinnoilla ilman, että kuluttajahinnat nousevat.

Biokaasun tuotanto maatalouden sivuvirroista osana kiertotaloutta ja maatalouden päästöjen vähentämistä on hyvä toimi. Biokaasun tarve nousee sitä mukaa kun, esimerkiksi raskaassa liikenteessä kaasukäyttöiset linja-autot ja kuorma-autot lisääntyvät. Pohjois-Karjalassa Joensuussa on jo nyt todettu vaikeuksia liikennekaasunjakeluasemilla kaasun vähyyden vuoksi. Yhteistyön edistäminen maatilojen kanssa tässä asiassa on suotavaa (raaka-ainevirrat). Samoin investointituet maatiloille biokaasun tuotantoon ovat hyvä toimi, sillä ne voivat hyödyntää biokaasun oman energiatarpeen tyydyttämisessä ja käyttää sivutuotteena syntyvän kiinteän biomassan lannoitteena. Tämäkin auttaa maatalouden päästöjen vähentämisessä.

Työkoneet muodostavat Pohjois-Karjalan taakanjakosektorin kolmanneksi suurimmat päästöt. Selonteossa kuvattu Päästöttömät työmaat – Kestävien hankintojen Green deal -sopimus ja siinä luotu koulutus on mielenkiintoinen. Tämän koulutuksen kopioiminen ja toteuttaminen laajemminkin kuin hankkeessa mukana olevissa kunnissa olisi hyvä toimi. Lisäksi hyvä toimi vaihtoehtoisten käyttövoimien lisäämiseksi työkoneissa ja myös raskaassa liikenteessä on esitetyt tuet infrastruktuurin kehittämiseen.

Teollisuuden kasvihuonekaasupäästöjä vähentävissä ja energiankäyttöä tehostavissa politiikkatoimissa otetaan esille vedyntuotannon mahdollisuudet. Tämä on Pohjois-Karjalan maakunnalle mahdollisuus, jonka toteuttamiseen meillä on erittäin hyvä tilanne liittyen sähköisten polttoaineiden tuotantoon suoraan päästölähteestä talteen otettavan biogeenisen CO_2 avulla. **Biogeenisen CO_2 sitomisen potentiaali Pohjois-Karjalassa on jopa puolitoistakertainen verrattuna koko maakunnan vuotuisiin kasvuhuonekaasupäästöihin nähden eli hyvin merkittävä.** Sen sijaan maakuntaa haastaa uusiutuvan energian kehittämisessä tuulivoimatuotannon sijoittumishaasteet maakuntaan tutkavaikutusten vuoksi sekä sähkönsiirtoverkon rajoittuneisuus. Näihin haasteisiin on vahvasti tartuttu, ja lopullisia päätöksiä tuulivoimakompensaatioalueesta sekä 400 kV voimajohtolinjasta välillä Huutokoski-Kontiolahti Investointipäätös)

tarvitaan valtion taholta pikaisesti elinvoimaedellytysten ja omaehtoisen kehittämisen turvaamiseksi.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto kiittää sitä, että selonteossa alueellista ilmastotyötä koskevassa luvussa on hyvin nyt paremmin tunnustettu kuntien ja alueiden tekemä ilmastotyö. Uudet Elinvoimakeskukset ovat hyvin mukana, mutta maakuntaliittojen merkittävä rooli on edelleen liian heikosti näkyvissä. **Maakuntaliittojen rooli ja yhteistyö tulee näkyä yhtä merkittävänä tekijänä ilmastonmuutoksen hillinnässä ja siihen sopeutumisessa kuin Elinvoimakeskusten.**

Kuluttajien tottumuksilla ja kulutuspäätöksillä on suuri merkitys kuntien, ja siten alueiden ja valtion kulutusperäisten päästöjen vähentämisessä. KAISU:ssa esitetyt päivitetyt politiikkatoimet ovat kannatettavia etenkin liittyen tuotteiden korjattavuuteen ja huollettavuuteen, valistuksen ja elinkaarilaskennan lisäämiseen ja kiertotalouden edistämiseen. Nämä toimet parhaimmillaan tuovat myös uusia liiketoimintamahdollisuuksia alueille. Tässä kehityksessä on muistettava huolehtia siitä, että kuluttajahinnat ilmastokestävissä tuotteissa ja palveluissa ovat fossiilisia tai luonnonvaroja runsaasti kuluttavia tuotteita halvemmat. Tämä varmistaa ilmastokestävien ostopäätösten tekemisen tukemaan ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Biotalous on tärkeä osa ilmastokestävää taloutta. **Pohjois-Karjalan maakunnassa on laadittu Kansallisen biotalousstrategian alueellinen jalkauttamissuunnitelma tukemaan biotalouden edistämistä.** Tätä suunnitelmaa päivitetään vuonna 2026. On hyvä, että biotalouden merkitys on selonteossa otettu esille.

Lopuksi Pohjois-Karjalan maakuntaliitto lausuu, että Suomen ja koko EU:n ilmastotavoitteet ovat kunnianhimoiset, mutta niiden saavuttaminen vaatii panostuksia, yhteistyötä ja vaikuttavia toimia kunta-, alue- ja kansallisella tasolla. Tämä tarkoittaa myös resurssien jakamista oikeudenmukaisella ja yhdenvertaisella tavalla koko maassa, jottei alueiden elinvoima vaarannu niiden sijainnista tai erityispiirteistä johtuen.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Markus Hirvonen
maakuntajohtaja

Lisätietoja:
Sari Koivula, metsä- ja ilmastoasiantuntija
sari.koivula@pohjois-karjala.fi
puh. 040 5185326

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu. Voitte tarkastaa allekirjoituksen oikeellisuuden kirjaamosta.