Keskuskauppakamari

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

24.2.2026

Asia: VNS 11/2025 vp Valtioneuvoston selonteko: Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle valtioneuvoston selonteosta, joka koskee vähintään 10 vuoden välein laadittavaa pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa.

Toimialakohtaiset ratkaisut tulee räätälöidä kunkin sektorin erityispiirteet huomioiden. Yrityksillä on tärkeä rooli teknologisten ratkaisujen kehittämisessä ja käyttöönotossa, ja kannustimia innovaatiolle tulisi vahvistaa.

Kuten suunnitelmassa on todettu, sopeutumistoimia laajuuden tarvetta on haastavaa ennakoida ja sisällyttää nykyisiin mallinnusmenetelmiin. Sopeutuminen kytkeytyy monin tavoin kansalliseen huoltovarmuuteen, muutoksiin varautumiseen sekä energiajärjestelmän ja infrastruktuurin resilienssiin.

Uusiutuvien polttoaineiden rooli tulisi tunnistaa suunnitelmassa vahvemmin. Uusiutuvan energian tuotannon lisäys tapahtuu Suomessa pääosin markkinaehtoisesti, mutta tuotannon kasvu edellyttää hyvän investointiympäristön ylläpitämistä ja uusien teknologioiden, kuten merituulivoiman osalta aktiivisia toimenpiteitä. Merituulivoiman tuotanto on potentiaalinen lisä sähköjärjestelmän vakauden lisäämiseksi maatuulivoimaa tasaisemman tuotannon ja voimalaitosten mittakaavan vuoksi. Biokaasun tuotannon ja käytön edistämiseksi olisi perusteltua päivittää kansallinen biokaasuohjelma. Tämä mahdollistaisi biokaasun edistämisen koko arvoketjussa.

Rajoitukset sähköverkkoon liittymisessä ja latausinfran kehitys eivät saa tulevaisuudessakaan muodostua investointien pullonkaulaksi. Energian tuotannon ja kulutuksen eriytyminen eri puolille Suomea ei ole ongelmatonta, sillä se pahentaa sähkönsiirtoverkon pullonkauloja.

Päästötön sähköntuotanto ja teknologinen osaaminen luo Suomelle kilpailukykyiset edellytykset puhtaan vedyn tuotantoon. Fossiilittoman vedyn valmistus ja käyttö tukee vähähiilisyystavoitteita myös epäsuoran sähköistymisen, energian varastoinnin sekä sähköpolttoaineiden kehityksen kautta. Vetytalous nousee esille teollisuuden toimialojen vähähiilitiekarttojen päivityksissä useiden toimialojen murroksessa.

Suunnitelmassa olisi tärkeää huomioida johdonmukaisuus muiden kansallisten ja EU-tason strategioiden kanssa. Elinkeinoelämän kannalta on olennaisen tärkeää, että päästökaupan ennustettavuus ja ohjausvaikutus säilyy myös päästökaupan uudistuksessa. On huomattava, että päästökauppasektorilla

päästöjen vähentäminen tapahtuu pääosin jo vuoteen 2040 mennessä. Ilmastoarkkitehtuuria tulisikin uudistaa siten, että teknisten nielujen lisääminen hyödyttäisi myös ETS-sektoria, jotta päästöjen vähenemistä voitaisiin jatkaa myös meri- ja lentoliikenteessä sekä ei-päästökauppasektorilla, jossa päästöt vähenevät hitaammin. 2030-luvun lopulla päästökauppasektorilla on 90 prosentin päästövähennysurallakin edelleen päästöjä, joista Suomen kannalta merkityksellisiä ovat erityisesti meriliikenteen päästöt.

Kasvihuonekaasupäästöjen määrän kehitystä kuvaavien skenaarioiden erot ovat tuntuvia erityisesti 2040- ja 2050-luvun kehityksessä. Erot muodostuvat erityisesti teknisten hiilinielujen käyttöönotosta, jotka kääntävät teollisuussektorin ja muun energiasektorin päästölähteestä hiilinieluksi. Liikennesektorilla päästökehitys sen sijaan on eri skenaarioissa samansuuntainen, mutta päästöt vähenevät muita skenaarioita nopeammin teknologisia ratkaisuja korostavassa skenaariossa (BIZ).

Liikennesektorilla päästövähennykset olisivat 2040-luvulle tultaessa nopeimpia FIN-skenaariossa, jossa panostettaisiin erityisesti kotimaiseen sähköpolttoaineiden tuotantoon. Tässä yhteydessä on todettava, että ei ole todennäköistä, että sähköpolttoaineita riittäisi merkittävästi koko tieliikennesektorin käyttöön. Sähköistymistä tulisi edistää määrätietoisesti henkilö- ja pakettiautokannassa, sekä linja- ja kuorma-autoliikenteessä käyttökohteissa, joissa lataaminen on mahdollista sovittaa saumattomasti ajomatkoihin.

Huoltovarmuutta ja omavaraisuutta korostavassa FIN-skenaariossa sähköistymisen on ennakoitu olevan muita skenaarioita hitaampaa, sillä polttomoottoriautojen myynti jatkuisi vuoteen 2045 saakka. Tällainen kehityskulku ei ole realistista, sillä käyttövoimamurros etenee henkilö- ja pakettiautokannassa verrattain nopeasti EU-laajuisen sääntelyn kannustamana. On epätodennäköistä, että suuret autovalmistajat voisivat saattaa Euroopan markkinaan merkittävästi polttomoottoriautoja 2040-luvulla, vaikka hiilineutraalit sähköpolttoaineet jossakin määrin yleistyisivätkin. Henkilö- ja pakettiautokannan sähköistymiselle on Suomessa hyvät edellytykset, sillä sähkön hinnan on ennakoitu olevan tulevaisuudessakin edullista ja latausinfrastruktuuri on kehittynyt etupainotteisesti. Maltillisillakin kannusteilla sähköistymisen on henkilö- ja pakettiautokannassa ennakoitu jatkuvan ripeänä. Sen sijaan kuorma-autoliikenteen ja pitkämatkaisen linja-autoliikenteen sähköistyminen edellyttäisi tuntuvia hankintakannusteita ja merkittäviä panostuksia latausinfrastruktuuriin.

Etenemispolussa ENV vähennettäisiin ympäristösyistä biopolttoaineiden ja biopolttoaineiden käyttöä ja liikenteen päästövähennyksiä tavoiteltaisiin pääasiassa henkilöauto- ja tavaraliikenteen nopean sähköistymisen kautta. On huomattava, että sähköistymisen merkittävä nopeuttaminen jo verrattain nopeasta nykykehityksestä edellyttäisi merkittäviä taloudellisia kannusteita.

Uusiutuvien polttoaineiden merkitys on suuri erityisesti 2030- ja 2040-luvun päästövähennyksille. Keskuskauppakamari esittää, että uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteelle asetettaisiin tasot myös vuosille 2035 ja 2040. Pitkäjänteisempi näkymä jakeluvelvoitteen tulevaan kehitykseen loisi ennakoitavuutta investoinneille sekä polttoaineen jakelijoille ja käyttäjille. Lisäksi biokaasun merkitys kotimaisena energiavaihtoehtona tulisi nostaa painokkaammin esille. Biokaasu avaisi tietä laajemmin myös synteettisen metaanin hyödyntämiselle.

Ilmastosuunnitelmassa on nostettu esille myös sähköpolttoaineiden (ei-biologista alkuperää olevien RFNBO-polttoaineiden) merkitys erityisesti meri- ja lentoliikenteessä sekä raskaimmissa tieliikenteen ajoneuvoyhdistelmissä. Jakeluvelvoitteeseen on jo nykyisin sisällytetty erillinen RFNBO-velvoite, joka vahvistaa näiden polttoaineiden investointiympäristöä. Näiden vaikeasti sähköistettävien liikennemuotojen energiamurroksessa uusiutuvien kehittyneiden polttoaineiden merkitys on vielä 2030-luvulla merkittävä. Meri- ja lentoliikenteessä energiasiirtymä edellyttää erityisesti taloudellisia tukia, sillä uusiutuvat polttoaineet ja sähköpolttoaineet ovat vielä toistaiseksi huomattavasti kalliimpia perinteisiin polttoaineisiin verrattuna.

Meriliikenteessä haasteena on myös puuttuva jakeluinfrastruktuuri, jonka rakentumista tulisi edistää etupainotteisesti. Esimerkiksi meriliikenteen tarpeisiin soveltuvalle metanolille ei vielä ole olemassa tankkausinfrastruktuuria, joka mahdollistaisi sen hyödyntämisen alusten polttoaineena.

Maankäyttösektorin päästökehityksessä on tunnistettavissa muita sektoreita suurempia eroja, jotka selittyvät pääosin metsämaan hiilitaseella. Nielujen kasvattamiseksi voidaan tehdä monia erilaisia toimenpiteitä, jotka kohdistuvat muun muassa metsien kasvun lisäämiseen, metsäkadon ehkäisemiseen ja hylättyjen peltojen metsittämiseen.

Maankäyttösektorin toimenpiteiden rahoitukseen tarvittaisiin tulevina vuosina vahvempia panostuksia, sillä ne eivät nykyisessä ilmastoarkkitehtuurissa etene markkinaehtoisesti. Rahoitusmahdollisuuksia voitaisiin lisätä kanavoimalla yksityistä rahoitusta maankäyttösektorille hiilimarkkinoiden kautta. Tämä edellyttäisi EU-laajuisen hiilen poistojen seritifointikehikon (CRCF) kehittämistä. Myös luontoarvokaupan kehittyminen voi tukea rahoituksen kanavointia toimiin, jotka tuottavat sekä ilmasto- että biodiversiteettihyötyjä. Myös julkisten rahoitusvälineiden, kuten metsitystuen, vaikuttavuutta voitaisiin lisätä mahdollistamalla yksityisen rahoituksen kanavointi ohjelmiin tai perustamalla yhteisrahoitteisia ohjelmia.

Lisäksi jakeluvelvoitteen joustomekanismiin voidaan sisällyttää rajoitetusti toimia myös maankäyttösektorilla. Keskuskauppakamari kannattaa jakeluvelvoitteen tason korottamista vuosille 2035 ja 2040. Samalla joustomekanismia voidaan jatkaa ja tarkastella mahdollisuutta laajentaa maankäyttösektorin toimien sisällyttämistä siihen.

Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma nostaa esille myös työkoneiden sähköistymisen. Yksi tärkeimpiä sähköistymistä edistäviä tekijöitä on sähkön edullinen hinta, joka lisää sähköistämisinvestointien kannattavuutta. Sähkön verotason tulisi olla maltillinen, jotta sähköistymistä voitaisiin edistää erityisesti raskaissa työkoneissa. Keskuskauppakamari huomauttaa, että hallituksen valmistelema kaivosten siirtäminen teollisuuden sähköveroluokasta kuluttajien sähköveroluokkaan heikentää työkoneiden sähköistymisen kannusteita kaivosteollisuudessa. Suomessa on myös sähköisiä kaivostyökoneita kehittäviä ja valmistavia yrityksiä.

Kunnioittavasti,

Hanna Kalenoja
johtava asiantuntija, liikenne ja elinkeinopolitiikka