

Ympäristöministeriön vastine ympäristövaliokunnalle talousvaliokunnan KAISU3-selonteosta (VNS 9/2025 vp) antamaan lausuntoon

TOIMENPIDEPAKETIN KOKONAISUUS

. Valiokunta pitää tärkeänä KAISUn toimivalinnan lähtökohtana ollutta toimien kustannustehokkuuden ja hyväksyttävyyden arviointia. Valiokunta nostaa esiin, että KAISUn toimenpidepaketti koostuu pienistä puroista ja yksittäisten toimien mittakaava on varsin pieni.

YM nostaa esiin nyt linjattujen toimien mittaluokasta, että on ominaista, että mitä lähempänä ollaan tavoitevuotta, sitä vähemmän on enää lisätoimien tarvetta. Koska ilmastopolitiikka on läpi hallituskausien tehtävää työtä, aiempien KAISUjen toimet johtavat jo lähelle tarvittavia päästötasoja tavoitteiden saavuttamiseksi, joihin KAISU3 nyt tuottaa vielä tarvittavan lisävauhdin. YM korostaa, että KAISUn toimenpidepaketilla pysytään 2021–2030 päästökiintiöissä ja taakanjakosektorin velvoitteet täytetään.

EPÄVARMUUSTEKIJÖISTÄ JA JOUSTOISTA

Talousvaliokunta nostaa esiin epävarmuudet tavoitteiden saavuttamisesta, jotka liittyvät erityisesti siihen, että tavoitteen saavuttaminen nojaa varsin vahvasti joustojen käyttämiseen tai päästöyksiköiden hankkimisen muilta mailta. Lisäksi nostetaan esiin, että esimerkiksi ETS-jouston käyttäminen aiheuttaa toisaalta Suomelle tulomenetyksiä Suomelle allokoitujen päästöoikeuksien mitätöityessä jouston verran. Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että esimerkiksi päästöoikeuksien myynnistä menetettäviä tuloja olisikin hyvä arvioida tunnistettujen toimenpiteiden kustannusten kanssa, ja harkita kustannustehokkaimpien lisäpäästövähennystoimien toteuttamista suunnitelmassa esitettyä laajemmin. Talousvaliokunta kiinnittää myös huomiota riskiin siitä, että maankäyttösektorin päästövähennyksiä kaudelta 2021—2025 siirtyy katettavaksi taakanjakosektorilla.

YM toteaa, että EU:ssa sovitut joustot, jotka KAISU3n tapauksessa ovat ETS-jousto ja vuosien välinen pankitus, ovat tärkeitä elementtejä tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi. Vuosien välinen pankitus toimii hyvänä tasauskeinona, kun päästöissä esiintyy pientä vuosittaista vaihtelua talouden, investointien ja lainsäädännön edistyessä. Esimerkiksi ETS-joustot annettiin niille maille käyttöön, joilla on korkea taakanjakosektorin vähennystavoite, jotta tavoitteen saavuttamisen kustannustehokkuus parantuisi. Taakanjakosektorin toimien kustannusvaikuttavuus vaihtelee merkittävästi eri sektorien ja eri toimien välillä, joten suoraa vertailua on haastava tuottaa, mutta YM näkee, että ETS-jouston käyttö on olennainen osa tavoitteiden saavuttamista.

YM huomauttaa, että joustojen käyttö parantaa tavoitteiden saavuttamisen varmuutta, eikä heikennä sitä. ETS-joustoa käyttämällä saadaan varma, kumulatiivinen n. 6,9 Mt marginaali tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi. ETS-tulojen menetys on tämän joustokeinon kustannus, mutta ilman riittävästä määrästä lisätoimia linjaamisesta jäljellä olevassa lyhyessä ajassa ennen vuotta 2030, on se tarpeellinen ja mittaluokaltaan merkittävä keino varmistaa päästökiintiöissä pysyminen.

YM pitää LULUCF-taakanjako-kytkentää kaudella 2021–2025 keskeisenä taakanjakosektorin tavoitteiden saavuttamisen riskinä. Kyse on megatonniluokan riskistä verrattuna muihin suunnitelman toimeenpanoon liittyviin riskeihin. LULUCF-riskin hallinta edellyttää sekä maankäyttösektorin kehityksen parantamista että taakanjakosektorin oman tavoitepolun turvaamista. LULUCF-kauden 2021–2025 alijäämää pyritään kuroma asetuksen mahdollistamia joustoja hyödyntämällä ja metsien vertailutason teknisillä korjauksilla. Lisäksi EU-tasolla käydään keskustelua, jotta metsien vertailutasossa saataisiin huomioitua maankäyttösektorin viime vuosina merkittävästi muuttunut tilannekuva.

YM nostaa esiin, että KAISUssa ei ole päätetty päästöyksiköiden ostosta, vaan nostetaan esiin se taakanjakoasetuksen vaihtoehtona, jos päästökauppiin ei pysytä joustoista huolimatta esimerkiksi maankäyttösektorin vajeen siirtymisen tai arvioitua huonomman liikenteen päästökehityksen takia.

LIIKENTEEN TOIMISTA

Talousvaliokunta nostaa esiin, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteen toteutumiseen liittyy myös vireillä olevista EU-sääntelyehdotuksista ja EU:n polttoainejakelun päästökaupan käynnistymisestä vuoden 2028 alusta johtuvia muospaineita. Liikenteen alan toimia suunniteltaessa on lisäksi keskeistä tunnistaa sektorin merkitys Suomen kilpailukyville: sijainnin, välimatkojen ja ilmastotakia liikenne ja logistiikka ovat Suomelle vielä ratkaisevampia kuin kilpailijoillemme, ja logistiikkaketjun kokonaismaksurasite on Suomessa korkealla tasolla keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna.

YM katsoo, että koska liikenne on taakanjakosektorin keskeinen päästölähde, ohjauskeinokokonaisuuden tulee olla johdonmukainen, ennakoitava ja kustannustehokas. YM pitää tärkeänä, että jakeluvelvoitteen, verotuksen, EU-sääntelyn muutosten (ml. ETS2), hankintakannusteiden sekä lataus- ja jakeluinfratoimien yhteisvaikutus arvioidaan kokonaisuutena ja että kokonaisuus tukee päästövähennyksiä sekä oikeudenmukaista siirtymää. Ohjauskeinojen yhteisvaikutusten tarkastelua (jakeluvelvoite-verotus-ETS2-tuet-infra) tullaan tekemään vuoden 2027 aikana nykytoimiskenaarion koostamisessa.

Raskaan liikenteen ja logistiikkaketjujen osalta YM nostaa esiin sektorin moninaisuuden. Kilpailukyky ei ole ilmastotoimien vastakohta, vaan oikein kohdennetut toimet parantavat kustannuskilpailukykyä niissä segmenteissä, joissa sähköllä on tekninen etulyöntiasema, ja turvaavat raskaimmissa segmenteissä siirtymän kautta toimialan kannattavuuden. Kustannusvaikutuksia on arvioitava elinkaarikustannuksina, ei pelkkinä hankintahintoja. Sähkökuorma-auton hankintahinta on yhä tyypillisesti noin 2,5-kertainen dieseliin nähden, mutta tämä voi kompensoitua käyttö- ja energiasäästöinä juuri siellä, missä kuormitusprofiili suosii sähköä (kiihdytykset, jarrutukset, tyhjääkäynti). Kaupunkijakelussa ja monissa alueellisissa käyttöprofiileissa akkusähköiset kuorma-autot (BEV) ovatkin jo nyt taloudellisesti kilpailukykyisiä ilman tukia. Yli 40 tonnin ja pitkässä runkoliikenteessä kilpailukyky edellyttää vielä akku- ja latausteknologian kehitystä sekä politiikkatoimia erityisesti pikalatausinfrastruktuurin osalta.

YM nostaa esiin, että vaikka Suomi on pitkien etäisyyksien maa, yli 90 % suomalaisten tekemistä matkoista on oman asuinseutukunnan sisällä tehtäviä, ja liikenteen päästöistä noin 60 % aiheutuu näistä arjen lyhyistä matkoista. Kuljetusten päästöistä noin 40 % aiheutuu seutukuntien sisäisistä matkoista. Tieliikenteen tavarankuljetustilaston mukaan

53 % kuorma-autojen liikennesuoritteesta tulee alle 250 km mittaisista matkoista, jotka ovat helposti sähköistettävissä, kun eivät tarvitse latausta matkan varrella.

Infrastruktuuri on tällä hetkellä merkittävin pullonkaula, ei pelkästään ajoneuvotekniikka. Suomen kansallinen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma toimeenpanee EU:n AFIR-asetusta ja tunnistaa tarpeen rakentaa raskaalle kalustolle laajasti suurteholatausta sekä vahvistaa sähköverkkoa terminaaleissa ja jakelupisteissä.

YM nostaa esiin, että fossiilisiin liikennepolttoaineisiin kohdistuvat verot ovat tärkeä fossiilisten päästöjen vähentämisen taloudellinen ohjauskeino. Kun katsoo ohjauskeinojen tarvetta yli ajan ja poikkeustilanteiden, liikenteen polttoaineverotuksen (snt/litra), vaikutus kuitenkin pienentyy hieman jatkuvasti yli ajan, kun inflaatio nostaa yleistä hintatasoa. YM pitää tärkeänä, että liikenteen päästöihin kohdistuvaa ohjausta ei heikennetä, erityisesti EU-tasolla, ja että seuraavan kerran taakanjakosektoria koskeissa päätöksissä jakeluvuoroituksen osalta edetään katsoen jo kohti vuoden 2040 päästövähennystavoitteita.

ILMASTOPOLITIIKAN SUUNNITTELUJÄRJESTELMÄ

Talousvaliokunta toistaa jo aiemmin todenneen, että eri sektoreilla toteutettavien erillisten selontekojen, suunnitelmien ja kertomusten laadinnan sijaan keskeisempää olisi resurssien keskittäminen uusien ratkaisujen hakemiseen ja nykyistä ennakoivampaan EU vaikuttamiseen. Myös sektori-integraatio puoltaisi prosessien yhdistämistä.

Kevään 2026 aikana julkaistavassa ilmastolain tavoitteiden arvioinnissa tarkastellaan ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmän kehittämisen mahdollisuuksia erilaisiin asiantuntijaselvityksiin pohjautuen. Tällaisia selvityksiä ovat muun muassa talousoikeuden professori Ari Ekroosin asiasta laatima selvitys sekä VTV:n ilmastopolitiikan tietoperustaa koskeva tarkastuskertomus.

Asiantuntija-arvioissa on tunnistettu tarve vähentää erillisiä, päällekkäisiä suunnitteluprosesseja ja yhtenäistää ilmastopolitiikan suunnittelua. Esimerkiksi on esitetty, että KAISU ja MISU voitaisiin laatia ja hyväksyä samanaikaisesti, mikä saattaisi vähentää hallinnollista taakkaa ja parantaa suunnitelmien vaikuttavuutta. KAISUn näkökulmasta tiiviimpi yhteistyö on perusteltu, sillä esimerkiksi useat taakanjakosektorin maatalouden toimet tuottavat päästövähennyksiä tai hiilensidonnallisuuden parantumista myös maankäyttösektorilla.

Suunnittelujärjestelmän vaikuttavuutta voisi myös parantaa se, että suunnitelmien valmistelu ajoitettaisiin aiemmaksi, jolloin hallitus ehtisi toteuttaa niissä esitetyt mahdolliset politiikkatoimet. Tätä varten skenaariomallinnukset ja toimenpidekartoitukset tulisi tuottaa jo ennen hallitusohjelmaneuvoittelua. Rahoituksen suhteen tavoitteiden arvioinnissa on myös esitetty skenaariotyön pysyvää rahoitusta ja tietopohjan vahvistamista muun muassa kustannusvaikuttavuustiedon suhteen, jotta valmistelu olisi laadukkaampaa. YM yhtyy näkemykseen tehdä skenaariotyöstä pysyvämpää. Ministeriöt ovat myös VTV:n arvion tuloksena käynnistäneet nykytoimiskenaarion ja toimenpidekartoitukset etupainotteisesti, jotta ne ovat käytössä keväällä 2027.

Erityisasiantuntija Sally Weaver,
Helsinki, 18.3.2026