

Asia: VN/1453/2025

Lausuntopyyntö pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Lausunnonantajan taho

Toimiala- ja etujärjestö

Mikäli vastasit "muu taho", voit tarkentaa vastaustasi tässä

-

LAUSUNTO

-

Mikäli vastasit yhtyväsi toisen tahon lausuntoon, täsmennä mistä tahosta on kyse

-

1) Huomioita pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman taustalla olevista vaihtoehtoisista skenaarioista (suunnitelman luku 2)

Palvelualojen työnantajat Palta kiittää työ- ja elinkeinoministeriötä mahdollisuudesta lausua pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta. Palta on EK:n toiseksi suurin jäsenliitto, ja edustamme noin 2 600 eri palvelualoilla, mm. liikenteessä ja logistiikassa, toimivaa jäsentämme. Yksityiset palvelut tuottavat noin 40 prosenttia Suomen BKT:stä ja työllistävät yli miljoona suomalaista.

Ilmastopolitiikan kunnianhimo ja päästövähennysten lähtökohdat

Palvelualojen työnantajat Palta kannattaa kunnianhimoista ilmastopolitiikkaa ja esimerkiksi tavoitetta liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä. Päästöjen nopea vähentäminen on välttämätöntä ja kiireellistä, sillä ilmasto lämpenee hälyttävällä vauhdilla. Suomen tulee toteuttaa päästövähennyksen kustannustehokkaasti ja joustavasti, turvaten samalla kannustava toimintaympäristö elinkeinoelämälle.

Ilmastotavoitteet tulevat tulevaisuudessa kiristymään yhä enemmän, ja siksi päästövähennyksiä on toteutettava kaikilla sektoreilla. Yleisellä tasolla onkin lupaavaa, että kaikissa muissa paitsi Suomi edellä -skenaarioissa pystytään saavuttamaan ilmastolain asettamat kasvihuonekaasujen kokonaispäästöjen vähennystavoitteet vuosille 2030, 2040 ja 2050.

Maankäyttösektorilla vallitsee kuitenkin valtava nieluvaje, minkä vuoksi Suomi ei useimmissa skenaarioissa saavuta hiilineutraaliutta vuoteen 2035 mennessä. Palta katsoo, että hallituksen tulee kiihdyttää merkittävästi toimia nieluvajeen pienentämiseksi. Vajeen kattaminen taakanjakosektorilla ei ole kansantalouden kokonaisedun kannalta perusteltua eikä mahdollista, sillä maankäyttösektorin ennakoitu vaje vuosilta 2021–2025 ylittää moninkertaisesti taakanjakosektorin vuotuiset päästöt. Maankäyttösektorin vajeen siirtäminen taakanjakosektorille aiheuttaisi yhteiskunnalle kohtuuttomia kustannuksia ja elinkeinoelämälle huomattavaa kustannuskilpailukykyhaittaa.

2) Huomioita toimialakohtaisista etenemisvaihtoehdoista (suunnitelman luku 3)

Missään skenaarioista ei olla pääsemässä Fossiilittoman liikenteen tiekartassa (2022) asetettuun tavoitteeseen liikenteen päästöttömyydestä vuonna 2045. Samaten keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (KAISU3) luonnoksessa arvioidaan, että Suomi ei ole saavuttamassa tavoitetta puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä.

Brysselissä viimeistellään parhaillaan sopua EU:n vuoden 2040 ilmastotavoitteeksi. Neuvoston ja parlamentin kantojen perusteella on kuitenkin jo selvää, että päätavoite tulee olemaan 90 prosentin päästövähennys. Joustomekanismit huomioidenkin tavoite tulee luultavasti tarkoittamaan erittäin tiukkaa päästövelvoitetta Suomen taakanjakosektorille. Onkin ilmiselvää, että liikenteen päästövähennystoimiin tarvitaan nykyiseen nähden lisää vauhtia, ja mittakaavan vuoksi päästövähennykset tulee toteuttaa kustannustehokkaasti.

Suunnitelman luvussa 4.5 (vetyteknologia) todetaan, että vedyn ja sähköpolttoaineiden hyödyt keskittyvät lähinnä sektoreille, joilla suora sähköistys on kallista tai vaikeaa, kuten lentoliikenteessä tai raskaassa tieliikenteessä. Palta yhtyy arvioon ja lisää, että tieliikenteessä myöskään uusiutuvat polttoaineet eivät ole kaikkein tehokkain päästövähennyskeino. Syyskuussa 2025 julkaistussa selvityksessä Tampereen yliopisto arvioi, että liikenteen päästöjen vähentäminen täyssähköautoiluun nojaamalla johtaa useiden miljardien eurojen säästöihin biopolttoaineisiin nojaavaan skenaarioon verrattuna. Lisäksi uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineiden riittävyyteen liittyy epävarmuuksia.

Edellä kuvatuista syistä erityisesti sähköpolttoaineet mutta myös uusiutuvat polttoaineet kannattaa priorisoida mahdollisimman suuressa määrin seuraaville liikennemuodoille: lentoliikenne, meriliikenne, raskas ja osin keskiraskas maantieliikenne sekä raideliikenne niillä rataosuuksilla, joita ei ole kansantaloudellisesti järkevä sähköistää.

Tieliikenteen pitkän aikavälin strategiseksi päästövähennyslinjaukseksi tulisi valita muut liikenteen päästövähennyskeinot kuin uusiutuvat nestemäiset polttoaineet tai sähköpolttoaineet (esim. käyttövoimasiirtymä, julkisen ja kevyen liikenteen edistäminen sekä digitaaliset ja älykkäät ratkaisut).

Liikenteen päästöjen vähentämisessä riittää urakkaa vielä pitkäksi ajaksi, ja mittakaava on suuri. Siksi valtion tulee varautua käyttämään ETS2-päästökaupan tulot liikenteen päästövähennysten hyväksi varsinkin raskaan liikenteen osalta. Tarve on erityisen suuri lähivuosina ja keskipitkällä aikavälillä.

3) Huomioita kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien ja nieluja vahvistavien menetelmien kehitysnäkymistä (suunnitelman luku 4)

Luvussa 4.5 (vetyteknologia) sivutaan vedyn ja siihen perustuvien sähköpolttoaineiden korkeaa hintaa ja todetaan aivan oikein, että vedyn ja sähköpolttoaineiden hyödyt keskittyvät lähinnä sektoreille, joilla suora sähköistys on kallista tai vaikeaa, kuten lentoliikenteessä tai raskaassa tieliikenteessä.

Tulevissa selvityksissä olisi tärkeä pyrkiä arvioimaan tarkemmin vedyn ja sähköpolttoaineiden mahdollista kustannuskehitystä, epävarmuuksia ja julkisten tukien tarvetta pidemmällä aikavälillä, huomioiden laajasti myös eri tahojen kansainväliset arviot. BloombergNEF-analyyssitalon perustaja ja yksi kansainvälisesti tunnetuimmista energia-alan mielipidevaikuttajista, Michael Liebreich, on lukuisissa yhteyksissä perustellut, että hinnan laskemiselle kohtuulliseksi ei ole näkyvissä uskottavaa kehityspolkua. Väitteen perusteita ja soveltuvuutta Suomen tilanteeseen tulisi jatkossa pyrkiä arvioimaan tarkemmin.

Yhtä lailla olisi tärkeä arvioida tarkemmin uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohjan riittävyyttä ja siihen liittyviä riskejä pidemmällä aikavälillä. Nämä selvitykset tarjoaisivat yhä monipuolisempaa tietopohjaa tulevan päätöksenteon tueksi.

Vastaus liittyy myös Paltan vastaukseen kysymykseen 2). Kuten siinä tarkemmin perustellaan, Paltan näkemyksen mukaan tieliikenteen pitkän aikavälin strategiseksi päästövähennyslinjaukseksi tulisi valita muut liikenteen päästövähennyskeinot kuin uusiutuvat nestemäiset polttoaineet tai sähköpolttoaineet (esim. käyttövoimasiirtymä, julkisen ja kevyen liikenteen edistäminen sekä digitaaliset ja älykkäät ratkaisut), ja näitä tulisi vauhdittaa määrätietoisin toimin.

4) Puuttuuko suunnitelmassa kuvattujen kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien ja nieluja vahvistavien menetelmien joukosta joku keskeinen menetelmä (suunnitelman luku 4)?

Suunnitelmasta puuttuu keskeisenä teemana talouden palveluvaltaistuminen, joka helpottaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Yksityiset palvelut muodostavat yli 40 % BKT:stä. Osuus on kasvanut merkittävästi 1980-luvun reilusta 25 prosentista, ja talouden palveluvaltaistuminen jatkuu edelleen. Tämä hyödyttää ilmastoa sikäli, että palvelualojen ilmastokatsauksen (Palta 2022) mukaan useimmat palvelualat (p.l. liikenne ja logistiikka) tuottavat yhdellä päästötonnilla yli 20-kertaisen määrän arvonlisää koko elinkeinoelämän keskiarvoon nähden.

Useat palvelut perustuvat aineettomaan arvonluontiin, mikä tarkoittaa vähäistä materiaalien kulutusta ja siltä osin myös pienempää hiilijalanjälkeä arvoketjun epäsuorien päästöjen (Scope 3) näkökulmasta.

Ympäristön lisäksi talouden palveluvaltaistuminen hyödyttää Suomen taloutta. Suomen 2000-luvun uudet työpaikat ovat nettomääräisesti syntyneet lähinnä palvelualoille. Keskeiset verrokkimaamme, joiden elintaso on Suomea korkeampi, ovat meitä palveluvaltaisempia.

Tulevissa skenaarioissa tulisi tarkastella talouden nopeampaa palveluvaltaistumista. Lisäksi - ja ennen kaikkea - nykyisen ja tulevien hallitusten tulee jatkossa huomioida palvelut paremmin osana kaikkea elinkeinopoliittista toimintaansa. Kuvaava esimerkki on viime vuonna valmistunut teollisuuspoliittinen strategia – ei siis ”elinkeinopoliittinen” strategia, jollaista ei tulevaisuudessa enää pidä valmistella noin suppealla toimialarajauksella.

5) Muita huomioita pitkänaikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksesta

-

Paloneva Mikko
Palvelualojen työnantajat Palta ry.