

Eduskunnan ympäristövaliokunta

Asia: VNS 8/2025 vp Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta

Teema: VTT:n lausunnossa käsitellään VNS 8/2025 vp ja VNS 9/2025 vp osalta ratkaisuja liikenteen päästöjen vähentämiseen.

Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy kiittää mahdollisuudesta lausua kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta liikenteen osalta.

Energia- ja ilmastostrategia strateginen kansallinen linjaus, jonka kautta tavoitellaan kestäväää kasvua ja siirtymää puhtaaseen energiaan. Kokonaisuus on moniulotteinen ja monet siirtymän kannalta keskeiset toimet vaativat investointeja erityisesti muutoksen alkuvaiheessa. Edullinen kotimainen sähkö on keskeinen tuotannontekijä tulevaisuuden liikennejärjestelmässä, joko suoraan tai johdannaisten kautta käytettynä. Hallituksen strategisessa linjauksessa on liikenteen päästövähennysten osalta ongelmakohtana lukittuminen logistiikan suoriin lyhyen tähtäimen käyttövoimasta tuleviin kustannuksiin. Ajatus siitä, että kansallisilla toimilla voidaan varmistaa, että logistiikkakustannukset eivät nouse, on haasteellinen. Polttoaineen ja sähkön hinta muodostuu markkinoilla ja hallituksella ei ole mahdollisuutta vaikuttaa esimerkiksi raakaöljyn maailmanmarkkinahintaan. Markkinahintojen muutosten kompensointi logistiikka-alalle ei ole valtion tehtävä.

Taakanjakosektoria koskevassa osuudessa on mainittu liikenteen osalta toimenpideohjelmaan sisällytetyjä päästövähennystoimia. Osuudessa on kaksi ongelmakohtaa:

1. Markkinan ja teknologian ollessa vielä voimakkaassa kehitysvaiheessa on siksi hallituksen strateginen linjaus "Toimillamme emme nosta logistiikkakustannuksia Suomen kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden turvaamiseksi" haasteellinen. Hallituksen strategisten toimien tulisi olla puhdasta siirtymää nopeuttavia, sen sijaan että toimilla tuetaan fossiilienergian käyttöä.
2. Vuonna 2027 käyttöön otettava EU:n uusi päästökauppajärjestelmä ETS2 tuo polttoaineiden jakelun päästökaupan piiriin. Tämä vaikuttaa erityisesti liikenteen, työkonien ja rakennusten lämmityksen päästöihin ja tukee näiden sektorien päästövähennystavoitteita kustannustehokkaasti. "Hallitus valmistelee lisäksi sovittuja kompensatiota." ETS2 aiheuttaman fossiilisen liikennepolttoaineen hinnannousun kompensointi uudella valtiontuella (esim. "ammattidiesel") vesittäisi päästökaupan vaikutuksen.

EU-säädökset päästönormien osalta varmistavat sinällään markkinan kehittymisen hallituksen toimista huolimatta. Hallituksen kansallisena toimenä mainitsema jakeluvelvoitteen käyttö ja sen vaikutus jää kyseenalaiseksi, koska hallitus on jo aiemmin päättänyt laskea jakeluvelvoitteen tasoa. Edelleen strategiassa todetaan, "keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma ei sisällä logistiikkakustannuksia nostavia toimia". Jakeluvelvoitetta koskeva toimenpide jää siten kyseenalaiseksi, koska jakeluvelvoitetason nosto vaikuttaa nostavasti polttoaineen hintaan ja siten ajamisen kustannuksiin.

Edellä mainittujen yleisten kommenttien lisäksi VTT lausuu seuraavaa:

- Mainittuina "uusina" liikenteen päästövähennysten toimina (taulukko 3) on mainittu: raskaan liikenteen hankintatuki, romutuspalkkio sekä latausinfra rakentamisen tuki. Mikään näistä ei ole sinänsä uusi, ja nyt niiden palauttaminen oikein kohdennettuna on tarpeellinen toimenpide. Toimet kannattaa huolellisesti kohdistaa vaikeimpiin markkinasegmentteihin kuten raskaaseen liikenteeseen.
- Jakeluvelvoitteen tason nosto ja sen käyttö liikenteen päästöjen hallintaan on edelleen suositeltava vaihtoehto. Jos/kun julkisesti ladattu liikennesähkö sisällytetään jakeluvelvoitteeseen, on jakeluvelvoitetasoa nostettava sähköistystä vastaava määrä, jolloin

beyond the obvious

myös neste- ja kaasumaisten jakeiden kestävä osuus kasvaa velvoitteen mukaisesti. Jakeluvelvoitteelle tarvitaan strateginen nostopolku 100% tasoon vuoteen 2045 mennessä. Mikäli nousevista polttoaineen hinnoista tunnistetaan aiheutuvan sosiaalisen oikeudenmukaisuuden osalta haasteita, ne on parempi kompensoida kohdennetusti varsinaiselle kohderyhmälle sen sijaan, että kompensatio jaetaan kaikille esimerkiksi valmisteveron kevennyksen kautta.

- ETS2 osalta hallitus toteaa jo valmisteltavan kompensatioita, joilla on ilmeisesti tarkoitus vähentää päästövähennyksiä tuottavien toimien vaikuttavuutta ja siten vesittää liikenteen ilmastotavoitteet. Jo aiemmin hallitus on alentanut fossiilisen polttoaineen valmisteveroa, nyt mahdollisten fossiilisten jakeiden valmisteverohelpotusten lisäksi hallitus ilmeisesti kaavailee ammattidieseliä ETS2 hinnannousun kompensoimiseksi. VTT suosittaa, että ammattidieselistä luovutaan ja säästyvät fossiilipolttoaineen valtiontuet kohdennetaan liikenteen käyttövoimasiirtymän vauhdittamiseen.
- Konkreettisenä uutena raskaan liikenteen sähköistyksen nopeuttamistoimena ehdotetaan lisättävän (sivu 102 taulukko 3) kohdennettu avustus puolijulkisten tai yksityisten latauspisteiden tai hubien tuki, helpottamaan varikolla lataamisen järjestämistä. Muodoltaan tämä muistuttaa taloyhtiöiden latausavustusta, mutta kohderyhmä on teollisuustoimijat ja teollisuuden kiinteistöt ja keskeinen tarkoitus on nopeuttaa sähköisten raskaiden ajoneuvojen käyttöönoton edellytyksiä yrityksissä.

Loppuyhteenvetona VTT toteaa: valtion keskeinen instrumentti liikenteen päästövähennyksiin tulee olla sähköistyksen ja vihreän siirtymän nopeuttaminen kaikissa tieliikenteen muodoissa sekä mahdollisuuksien mukaan myös muissa liikennemuodoissa. Raskaan liikenteen synergiat kuljetusketjuissa satamien ja logistiikka-alueiden kanssa sekä laajemmin sähköistymisen esteet on syytä kartoittaa ja vaihteittain purkaa. Paras tapa rahoittaa liikenteen kiihdytetyn sähköistyksen ohjelma on laittaa fossiiliselle kasvihuonekaasupäästölle hinta ja kohdistaa osa siitä tulleesta verokertymästä vauhdittamaan kestäviä liikenteen käyttövoimia. Sähköistyksen lisäksi kyseeseen voi tulla kehittyneet biopolttoaineet, sähköpolttoaineet ja vety. Ohjaavissa toimissa kannattaa pyrkiä teknologianeutraaliuteen ja antaa markkinan löytää kustannustehokkaimmat ratkaisut. Liikenteen päästövähennysten osalta on syytä siirtyä fossiilienergiaa tukevista jarruttavista toimista ja valtiontuista muutoksen määrätietoiseen nopeuttamiseen markkina- ja liiketoimintalähtöisesti.

Espoossa 4. maaliskuuta 2026

Mikko Pihlatie

Tutkimusprofessori, liikenteen sähköistyminen, VTT

Petri Söderena

Vice President, Transport technologies, VTT