



Keskuskauppakamari

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

24.2.2026

Lausunto

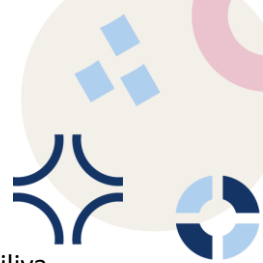
Asia: VNS 9/2025 vp Valtioneuvoston selonteko: keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle lausunto valtioneuvoston selonteosta keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta. Olemme koonneet tähän lausuntoon huomioita ensisijaisesti liikennesektoria koskevista toimenpiteistä.

Taakanjakosektorin ennakoiden päästökehityksen mukaisesti jo päätetyt päästövähennystoimet eivät riitä vuoden 2030 vähennystavoitteen saavuttamiseen. Ennakoitu päästöjen määrä on noin 1,7 milj. tonnia tavoitetasoa suurempi. Päästöjen vähentäminen edellyttää useita lisätoimia, sillä taakanjakosektorilta ei ole tunnistettu sellaisia yksittäisiä päästövähennystoimia, joilla koko päästökuilu voitaisiin kuroa umpeen. Myös vaikutuksiltaan pienet päästövähennystoimet on tarpeen tunnistaa ja toteuttaa, jotta tavoitteen saavuttaminen olisi mahdollista.

Ilmastosuunnitelman arvion mukaan on epätodennäköistä, että taakanjakoasetuksen mukaista maankäyttösektorin joustomekanismia olisi mahdollista käyttää johtuen maankäyttösektorin kasvaneista päästöistä. Taakanjakosektorille suunnitellut lisätoimet eivät riitä maankäyttösektorin kasvaneiden päästöjen kompensoimiseen ja uudet lisätoimet lisäisivät merkittävästi yrityksille ja kotitalouksille kohdentuvia päästövähennyskustannuksia. Taakanjakosektorin päästöjen vähentäminen vaikeutuu edelleen 2030-luvulle siirryttäessä ja vuoden 2040 päästötavoitteen saavuttaminen edellyttää huomattavasti lisätoimia 2030-luvulla. Yleinen päästökauppajärjestelmä on vähentänyt tehokkaasti kasvihuonekaasupäästöjä päästökaupasektorilla, mutta taakanjakosektorilla päästökaupan vaikutusten on ennakoitu jäävän maltillisemmiksi, sillä taakanjakosektorilla siirtymä fossiilisista polttoaineista hiilineutraaleihin energiamuotoihin on hitaampaa ja aiheuttaa enemmän kustannuksia. Myös hiilen talteenoton merkitys kasvaa ensi vuosikymmenen toimenpidevalikoimassa.

Suunnitelmassa on nostettu esille riskit, jotka liittyvät taakanjakosektorin päästöoikeuksien ostoon muista EU-jäsenmaista. Taloudelliset riskit kohdistuvat ensisijaisesti niihin maihin, joille on asetettu korkeat taakanjakosektorin päästötavoitteet, ja jotka ovat sosiaalisen ilmastorahaston nettomaksajia. EU:n ilmastoarkkitehtuuria tulisi seuraavassa uudistuksessa muuttaa siten, että taakanjakosektorille asetettaisiin koko EU-aluetta koskeva yhtenevä päästövähennystavoite ja luovuttaisiin nykyisestä bkt-sidonnaisesta maittain vaihtelevasta tavoitteesta. Maakohtaiset tavoitteet sopivat huonosti yhteen taakanjakosektorin ETS2-päästökaupan kanssa, jossa hiilen hinta määräytyy koko EU-laajuisessa markkinassa.



Suomen tulisi edistää aktiivisesti EU:ssa valmisteilla olevan pysyvää hiilenpoistoa, hiiliviljelyä ja hiilivä-rastointia sekä maaperän käsittelyn ja lannoituksen päästövähennyksiä koskevaa sääntelykehitystä (CRFC).

Yleisesti esitämme huolestamme taakanjakosektorin päästövähennystoimien rahoitustilanteesta. Julkisen talouden tasapainottaminen on vähentänyt muun muassa latausinfrastruktuurien, vähäpäästöisten ajoneu-vojen hankintatukien ja maatalouden tukien rahoitusta. Jatkossa on tärkeää varmistaa, että puhtaan siirtymän investointien rahoitukseen ohjataan esimerkiksi päästökaupasta kertyviä tuloja.

Ilmastosuunnitelmassa on nostettu esiin myös poikkisektoraalisia toimenpiteitä, kuten kiertotalous, vähähiiliset julkiset hankinnat sekä kulutuksen hiilijalanjäljen pienentäminen. Näillä on välillisiä, mutta merkittäviä vaikutuksia yritysten markkinoihin, innovaatioihin ja kilpailukykyyn, minkä vuoksi niiden jatkovalmistelussa tulisi huomioida elinkeinoelämän näkökulmat. Ratkaisujen tulee kannustaa TKI-pa-nosten lisäämiseen ja sitä kautta edistää uusien puhtaampien teknologioiden ja energialähteiden käyt-töönottoa. Kansallisen ja EU-rahoituksen pitkäjänteinen hyödyntäminen on keskeistä, jotta yrityksillä on vakaat edellytykset investoida ja kehittää vähähiilisiä ratkaisuja myös vientimarkkinoille.

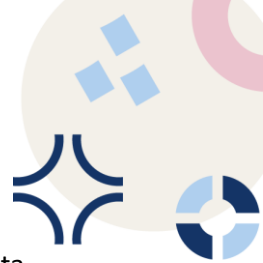
Kotimaan liikenne

Päästökauppatulojen kohdentaminen liikenteen energiamurroksen nopeuttamiseen

Liikennesektori on 2020-luvulla siirtymässä vaiheittain EU:ssa päästökaupan piiriin. Yleinen päästö-kauppa laajeni vuoden 2024 alussa meriliikenteeseen siten, että Euroopan meriliikenne tulee vaiheit-tain kokonaan päästökaupan piiriin vuosina 2024–2026. Lentoliikenteen päästökaupassa päästöoikeuk-sien ilmaisjako päättyy lähivuosina. Lisäksi tieliikennesektorille kohdistuva uusi polttoainejakelun pääs-tökauppa (ETS2) nostaa liikennepolttoaineiden hintoja vuodesta 2028 alkaen.

Suurin osa liikenteen päästökaupan huutokauppatuloista tuloutetaan jäsenmaille. Huutokauppatulot ovat valtion talouden näkökulmasta yleiskatteellisia tuloja, mutta päästökauppadirektiivi rajaa kansalli-sesti huutokauppatulojen käyttökohteita. Huutokauppatuloja voi kohdentaa muun muassa liikenteen käyttövoimamurroksen nopeuttamiseen – esimerkiksi ajoneuvojen hankintatukiin ja liikennesektorin lataus- ja jakeluinfrastruktuurin tukitoimiin ja verokannusteisiin. Päästökaupan huutokauppatulojen käytöstä tulisi laatia yli hallituskausien ulottuva investointiohjelma, joka luo yrityksille pitkäjänteisiä investointimahdollisuuksia ajoneuvokannan uudistamiseen ja liikenteen sähköistymiseen sekä julkisen ja yksityisen lataus- ja jakeluinfran investointeihin, esimerkiksi kuljetus- ja logistiikkayritysten varikko- ja terminaalilatausinvestointeihin. Meri- ja lentoliikenteessä päästökaupan tulot tulee kohdistaa meri- ja lentoliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämiseen, vaihtoehtoisten polttoai-neiden saatavuuden parantamiseen sekä maasähköinvestointien ja maasähkön käytön tukemiseen. Suomessa tulisi valmistella ja ottaa käyttöön lentoliikenteen SAF-tukimekanismi, joka nopeuttaisi kes-tävien lentopolttoaineiden yleistymistä.

ETS2-päästökaupan seurauksena kasvavia polttoainekustannuksia kompensoidaan kuljetusalalle ja maataloille ottamalla käyttöön ammattidiesel ja korottamalla maatalojen energiaveron palautusta. Am-mattidieseljärjestelmän ripeä valmistelu ja käyttöönotto on tärkeää, jotta kasvavat logistiikkakustan-nukset eivät heikentäisi kotimaisten yritysten kilpailukykyä. Vaikka palautusmekanismi on tarpeellinen



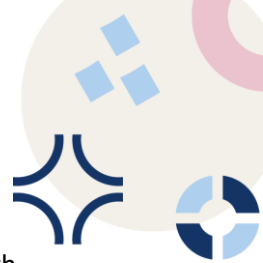
ja perusteltu logistiikkakustannusten kasvun hillitsemiseksi ja maatilojen elinvoimaisuuden parantamiseksi, palautukset vähentävät kannustetta investoida puhtaaseen kalustoon, kuten kaasu- tai sähkökuorma-autoihin tai työkoneisiin. Ammattidieseljärjestelmään tulisi sisällyttää investointiverohyvityksen tai hankintatuen tapaisia rinnakkaisia mekanismeja, jotka kannustaisivat kuljetusalaa investoimaan vähäpäästöiseen kalustoon, varikkolatausjärjestelmiin, siirtymään fossiilisesta polttoöljystä hiilineutraaleihin vaihtoehtoihin sekä energiatehokkuutta parantaviin investointeihin. Tällöin tuki olisi yritysten käytettävissä, mutta mahdollistaisi myös päästövähennyksiä tukevat toimet. Investointituen kaltaisilla hyvitysmekanismeilla tähdittäisiin fossiilisen dieselin kulutuksen vähentämiseen, mikä vähentää pitkällä aikavälillä tehokkaimmin päästökaupan hintavaikutuksia elinkeinoelämälle nopeuttaen käyttövoimamurrosta. Palautusjärjestelmiin olisi mahdollista luoda kannuste, jossa yritys voisi valita polttoaineveron palautuksen sijaan suuremman tai esimerkiksi 3–5 vuoden polttoaineveron palautusta vastaavan palautuksen, joka on käytettävä vähäpäästöisiin kalusto- tai laitehankintoihin. Vaihtoehtoisesti polttoaineveron palautuksen sijaan yritys voisi vähentää useiden vuosien ajan kalusto- tai laitehankintainvestointeja verotuksessaan.

Jakeluvelvoitteen säilyttäminen nykyisellä kasvu-urallaan

Liikennesektorilla päästövähennystavoitteen saavuttaminen edellyttää uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen pitämistä nykyisellä kasvu-urallaan, sillä polttomoottorikäyttöisten ajoneuvojen osuus autokannasta on suuri vielä 2040-luvulle asti.

Tällä hetkellä jakeluvelvoitteen taso on asetettu vain vuoteen 2030 asti, eli alle viideksi vuodeksi eteenpäin. Tämä luo epävarmuutta uusiutuvien polttoaineen tuotantoon kohdistuville investoinneille. Tasojen asettaminen vähintään vuodelle 2035 ja mieluiten vuoteen 2040 asti loisi ennakoitavuutta investoijille, polttoaineen jakelijoille ja käyttäjille. Huomioiden liikenteen sähköistyminen ja jakelussa olevan polttoaineen litramäärän väheneminen huomattavakin korotus on mahdollinen ilman, että jael-tavan uusiutuvan polttoaineen litramäärä kasvaa vuoteen 2030 verrattuna. Mikäli uusiutuvia neste-mäisiä polttoaineita olisi kustannustehokasta jakaa vuonna 2035 yhtä paljon kuin vuonna 2030 (noin 1 000 ktoe), jakeluvelvoitteen taso voitaisiin vuonna 2035 nostaa noin 46 prosenttiin ilman, että jael-lun uusiutuvan polttoaineen litramäärä kasvaisi. Tämä vastaisi noin 1,1 milj. CO₂-tonniekv. päästövähemää vuoden 2035 tasolla.

Jakeluvelvoitteen tason nostamisen ohella tarvitaan toimenpiteitä, jotka lisäävät sen täytön kustannustehokkuutta ja hillitsevät polttoaineiden hintapaineita. Erityisesti vuodelle 2028 ajoittuu hintojen nousupainetta, sillä jakeluvelvoite nousee vuonna 2028 noin 8,5 prosenttiyksiköllä ja saman vuoden alussa käynnistyy polttoaineiden hintoja nostava ETS2-päästökauppa. Jakeluvelvoitteen ja päästökaupan aiheuttamia hintapaineita tulisi lievittää useilla eri toimin, kuten jakeluvelvoitteen joustomekanismin jatkamisella ja lataussähkön laajemmalla sisällyttämisellä jakeluvelvoitteeseen. Esitämme kuorma- ja linja-autovarikoilla ja jakeluterminaaleissa sähköisiin kuorma- ja linja-autoihin ja työkoneisiin ladattava sähkön liittämistä osaksi jakeluvelvoitetta vastaavalla tavalla kuin julkisista latauspisteistä ladattava sähkö. Muutos lisäisi varikkolatausinvestointien kannattavuutta ja nopeuttaisi siten raskaan ajoneuvokannan sähköistymistä.



Lisäksi esitämme liikennepolttoaineiden sekä kevyen polttoöljyn jakeluvelvoitteen yhdistämistä yhdeksi jakeluvelvoitteeksi. Tämä lisäisi polttoaineenjakeilijan mahdollisuuksia valita kustannustehokkain tapa täyttää velvoitetta.

Jakeluvelvoitteen aiheuttamia polttoaineiden hintapaineita tulisi laskea lisäksi alentamalla uusiutuvien polttoaineiden valmisteveroa siten, että polttoaineiden energiasisältöveron osuutta valmisteverosta laskettaisiin ja vastaavasti hiilidioksidiveron osuutta nostettaisiin. Tämä parantaisi uusiutuvien polttoaineiden hintakilpailukykyä suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin.

Suomen tulisi edistää aktiivisesti energiaverodirektiivin uudistamista siten, että polttoaineiden ja sähkön verotus ja niiden minimiverotaset porrastettaisiin ympäristöominaisuuksien perusteella, jolloin uusiutuvien ja synteettisten hiilineutraalien polttoaineiden verotaso voitaisiin alentaa tuntuvasti. Osaltaan myös vuonna 2028 alkava polttoainejakelun päästökauppa lisää uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden hintakilpailukykyä.

Raskaan kaluston hankintatuet

Raskaan kaluston päästövähennysten kannalta esitetty sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen jatkaminen ja mikroyrityksille suunnattu erillinen hankintatuki ovat tärkeitä ja kannatettavia toimenpiteitä.

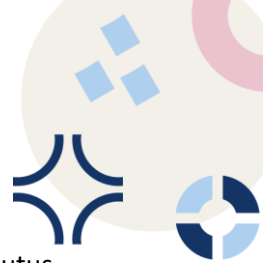
Esitämme mikroyritysten hankintatukien laajentamista myös pakettiautojen kokoluokkaan, sillä sähköistyminen etenee vielä hitaasti kevyemmässä jakelukalustossa. Lisäksi esitämme mikroyritysten hankintatuen kohdentamista myös 1+8-paikkaisten sähkö-, kaasu- ja vetykäyttöisten tilataksisiin (M1) taksikannan sähköistymisen ja uudistamisen nopeuttamiseksi.

Kaasu- ja sähkökäyttöisten kuorma-autojen yleistymistä olisi mahdollisuus nopeuttaa alentamalla niiden vakuutusmaksuveroa, joka on nykyisin sidottu arvonlisäverokantaan. Vakuutusmaksuveroa ei säännellä EU-laajuisesti, joten sitä on mahdollista muuttaa kansallisin säädösin. Vakuutusmaksuveron merkitys on kuljetusyrityksille suuri, sillä ammattiliikenteen vakuutusmaksut ovat korkeat ja vakuutusmaksuvero ei ole arvonlisäveron tapaan yrityksille vähennyskelpoinen.

Henkilöautojen hankintakannusteet

Uusien ajoneuvojen hiilidioksidiraja-arvojen muutos vaikuttaa päästöihin hitaasti, mikäli autokannan kiertoa ei saada nopeutettua. Suomessa vain noin 3 prosenttia henkilöautokannasta uusiutuu vuosittain. Muissa Pohjoismaissa osuus on noin kaksinkertainen. Vaikka uudet autot ovat vähäpäästöisiä ja ladattavien autojen osuus ensirekisteröinneistä on Suomessa eurooppalaisittain korkea, autokannan hidas kierto hidastaa liikenteen päästövähennysten etenemistä. Liikenteen päästövähennysten nopeuttamiseksi autokannan kiertoa tulisi nopeuttaa siten, että 5–6 prosenttia henkilö- ja pakettiautoista uusiutuisi vuosittain.

Liikenteen sähköistymisen nopeuttaminen edellyttää monia kannusteluonteisia toimia, jotka nopeuttavat autokannan uusiutumista. Kannatamme suunnitelmassa esitettyjä ajoneuvokannan uusiutumista



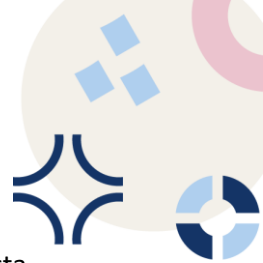
nopeuttavia kannusteita, kuten sähköautojen hankintakannusteita ja toistuvia määräaikaista romutus-palkkioita.

Koska uusia autoja hankkivat lähes yksinomaan keski- ja suurituloiset kotitaloudet, sosiaalisen ilmasto-rahaston mahdollistamat tulosisidonnaiset hankintakannusteet olisi pyrittävä suuntaamaan siten, että ne kohdistuvat myös keskituloisiin kotitalouksiin. Autokannan nopeampi uusiutuminen hyödyttää välillisesti myös pienituloisempia kotitalouksia, sillä autokannan kierron nopeutuessa myös käytettyjen autojen markkinassa on tarjolla aiempaa enemmän edullisempia vähäpäästöisiä autoja.

Esitämme sosiaalisen ilmasto-rahaston (SCF) kautta rahoitettavaksi tulosisidonnaiseksi kannusteeksi romutuspalkkion sijasta sähköautojen hankintatukea, joka voisi kohdentua auton hankinnan lisäksi leasingvuokraukseen. Pienituloisten romutuspalkkiomallisessa tuessa kannustetta hyödyntävien joukko jäisi kapeaksi, sillä monet pienituloiset kotitaloudet ajavat nykyisin vanhahkolla autolla, joka ei ole vielä romutusikäinen. Vanhahkosta autostaan kotitalous saa uudempaan vaihdettaessa tuntuvan jopa romutuspalkkiota suuremman hyvityksen, joten romutuspalkkion taloudellinen hyöty jäisi vaatimattomaksi. Hankintatuki olisi sähköistymiseen tehokkaampi kannuste kuin romutuspalkkio, sillä se mahdollistaisi auton vaihdon rahoittamisen hankintatuella ja vanhasta autosta saatavalla hyvityksellä. Kampanjaluonteiseen yleiseen romutuspalkkioon yhdistettynä pienituloisille suunnattu sähköautojen hankintatuki toisi lisäksi tuntuvan kannusteen niille tuloajan alittaville talouksille, joiden kotitaloudessa on käytössä romutusikäinen auto.

Leasingautot on olennaisen tärkeää saada pienituloisten sähköautojen hankintatuen piiriin, sillä liisatessaan auton pienituloisen kotitalouden ei tarvitse sitoutua pitkäaikaiseen lainaan, jolla useimmat uutta tai uudehkoa autoa hankkivat taloudet joutuvat autohankintansa pääosin rahoittamaan. Pienituloiset kotitaloudet eivät kaikissa tapauksissa saa uuden tai uudehkon auton hankinnan edellyttämää rahoitusta pankeilta tai rahoituslaitoksilta. Edullisiin uusiin sähköautoihin kohdennettu leasingtuki (1–3 vuotta) mahdollistaisi auton hankinnan ilman lainatarvetta, jolloin pienituloisen kotitalouden velka- taakka ei kasvaisi auton hankinnan takia. Leasingtuen määrä voisi olla sosiaalirahaston budjettiin suhteutettuna esimerkiksi 100–120 euroa kuukaudessa. Tuki mahdollistaisi pienituloisille kotitalouksille edullisen sähköauton vuokraamisen, ja alentaisi tuntuvasti pienituloisten paljon ajavien kotitalouksien liikkumiskustannuksia, joista suurin osa muodostuu polttoainekustannuksista.

Emme puolla suunnitelmassa esitettyä konversiotukea, sillä käyttövoimakonversiot voivat lisätä ajoneuvojen säänneltyjä päästöjä. Konversiot aiheuttavat vastuunjakoon liittyviä ongelmia ja kuluttajarii-toja autokaupassa, sillä konversio katkaisee valmistajan vastuun ajoneuvon polttoaineen syöttöjärjes-telmän ja päästöjen jälkikäsittelylaitteistojen toiminnasta ja huolto-ohjelmasta. Etanolin käyttöä liikenne-polttoaineena tulisi lisätä ensisijaisesti edistämällä E20-polttoainestandardin valmistelua EU-tasolla. E20-polttoaineen standardointia valmistelevassa tutkimuksessa arvioitiin, että suurimpaan osaan vuoden 2011 jälkeen valmistetuista bensiiniautoista voitaisiin tankata 20-prosenttisesti etanolia sisältävää polttoainetta ilman ajoneuvoon tehtäviä muutoksia. Eurooppalaisen standardointiorganisaation CEN:n tutkimuksen mukaan E20-polttoaineen yleistymisellä on arvioitu voitavan vähentää bensiiniautokan-nan päästöjä EU-alueella noin 8 prosentilla. Etanolin sekoitussuhteen kasvu alentaisi jakeluvelvoitteen noususta aiheutuvia kustannuksia, sillä etanolin tuotantokustannukset ovat uusiutuvaa dieselpoltto- nestettä alemmat.



Autokannan uusiutumista voitaisiin kustannustehokkaimmin nopeuttaa työsuhdeautojen verotusta keventämällä. Työsuhdeautojen osuus on Suomessa noin 3 prosenttia henkilöautokannasta, kun vastaava osuus esimerkiksi Ruotsissa ja Saksassa on noin 6 prosenttia. Työsuhdeautojen kierto on nopeaa, keskimäärin 3 vuotta, joten ne palaavat uudehkoina vaihtoautoina käytettyjen autojen markkinaan. Työsuhdeautojen osuus uusien autojen ensirekisteröinneistä on Suomessa noin viidenneksen luokkaa. Suunnitelmassa mainittu täyssähköisten työsuhdeautojen verokannusteen jatkaminen vuoden 2029 loppuun asti on yksi tärkeimmistä autokannan sähköistymistä nopeuttavista toimista. Työsuhdeautojen osuutta autokannassa voitaisiin lisätä lisäksi muuttamalla työsuhdeautojen arvonlisävero osittain vähennyskelpoiseksi yrityksille vastaavaan tapaan kuin esimerkiksi Ruotsissa, Alankomaissa tai Saksassa.

Latausinfra

Puollamme suunnitelmassa esitettyä julkisen jakeluinfran tuen ja taloyhtiöiden latausinfra-avustuksen jatkoa, sillä sähköistyminen etenee vielä toistaiseksi pääosin pientalovaltaisessa asumisrakenteessa. Sähköautojen yleistymistä hidastaa tiiviisti rakennetuilla alueilla kotilatauspaikkojen pieni määrä. Taloyhtiöiden on vallitsevassa taloustilanteessa haastavaa investoida latauspisteisiin. Latauspisteiden toteuttaminen edellyttää myös kuntien aktiivista osallistumista ja yhteistyötä taloyhtiöiden kanssa, sillä tiiviisti rakennetuilla alueilla asukaspyöräily on usein ohjattu kadunvarsille.

Esitämme lisäksi jatkoa työpaikalla tehtävän latauksen verovapaudelle, joka päättyi vuoden 2025 loppuun. Veroton lataus kannustaa ladattavan auton hankintaan ja ohjaa erityisesti ladattavien hybridi-autojen käyttäjiä ahkeraan lataamiseen, mikä vähentää polttomoottorilla ajettujen kilometrien määrää.

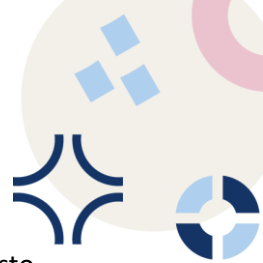
Julkisen latausinfran lisäksi hankintatukea tulisi kohdistaa yrityksille varikkolatausinvestointeihin. Sosiaalisen ilmaston rahaston kautta jaettava rahoitus tulisi suunnata erityisesti mikroyritysten vähäpäästöisten ajoneuvojen ja työkalujen hankintoihin sekä varikkojen latausinfrastruktuuri-investointeihin.

MAL-sopimuksissa tulee varmistaa, että maankäytön suunnittelussa varmistetaan riittävä raskaalle kaustolle soveltuvan lataus- ja jakeluinfran ja taukopaikkojen toteutuminen.

Maatalous

Puollamme suunnitelmassa esitettyjä lisätoimia maatalouden päästövähennysten nopeuttamiseksi. Kotimaisen vähähiilisen ruuantuotannon edellytysten parantaminen on olennaisen tärkeä tavoite, joita esitettyjen toimien tulisi tukea.

Hallituskauden aikana valmisteltu ja käyttöön otettu jakeluvelvoitteen joustomekanismi on esimerkki toimenpiteestä, joka voi tuoda uusia mahdollisuuksia maataloussektorilla toteutettavien toimenpiteiden rahoittamiseksi. Jakeluvelvoitteen joustomekanismista saatujen kokemusten perusteella tulisi selvittää, onko mekanismin soveltamista perusteltua laajentaa. Joustomekanismi on kirjattu ilmastosuunnitelmassa liikenteen päästöjä lisääväksi toimeksi, mutta se vähentää päästöjä muilla sektoreilla.



Joustomekanismin lisäksi hiilimarkkinat voivat olla mahdollinen tapa rahoittaa maatalouden ilmastotoimia. EU:n hiilenpoistojen sertifiointikehikko (CRCF) voi luoda kannusteita esimerkiksi hiiliviljelyn tai metaanipäästöjä vähentävien rehun lisäaineiden käytölle. Suomen on oltava aktiivinen hiilimarkkinan kehityksessä. Samalla on olennaista, että ilmastoyksiköiden hankintaan perustuvat väittämät ovat asiamukaisia.

Biokaasun kokonaisvaltaiseksi edistämiseksi olisi perusteltua päivittää kansallinen biokaasuohjelma. Biokaasun käyttöä tulisi edistää koko arvoketjussa hankintatuilla, investointiverohyvityksillä ja valmis-
teverotuksen keinoin. Biokaasun tuotanto lisää ravinteiden kiertoa ja vähentää parhaassa tapauksessa maataloussektorin metaanipäästöjä. Raskaan kaluston päästöjen vähentämisessä kotimaisella biometaanilla on tärkeä merkitys 2020- ja 2030-luvulla. Lisäksi biokaasun tuotanto lisää maatalouden elinkeinomahdollisuuksia ja avaa tietä myös synteettisen hiilineutraalin metaanin jakelu- ja valmistusprosesseille. Hiilidioksidin talteenotto biokaasun tuotannon yhteydessä on huomioitava hiilidioksidin talteenottoa tukevilla politiikkatoimilla.

Kierrätyslannoitteiden ja esimerkiksi uusiutuvaan tai vähäpäästöiseen vetyyn perustuvan ammoniakkin tuotannon ja käytön edistäminen olisi tärkeää myös tuontiriippuvuuden vähentämiseksi erityisesti Venäjältä. Siten vähäpäästöisten lannoitteiden edistämiseksi tarvitaan vahvempia kansallisia ja EU-tason toimia.

Polttoainejakelun päästökaupan (ETS2) kustannusvaikutusten kompensoimiseen valmisteltavaan maatalouden energiaveron palautukseen tulisi sisällyttää investointiverohyvityksen tai hankintatuen tapaisia rinnakkaisia mekanismeja, jotka kannustaisivat maatiloja päästöttömiin tai energiatehokkuutta parantaviin investointeihin kuten viljakuivaamoiden lämmitysratkaisuihin. Energiaveron palautuksen sijaan yritys voisi vaihtoehtoisesti esimerkiksi vähentää useiden vuosien ajan päästöjä vähentäviä investointeja verotuksessaan.

Rakennusten erillislämmitys

Kannatamme suunnitelman mukaista ehdotusta, jossa öljy- ja maakaasulämmityksestä luopumiseen liittyviä suoria tukia ja korotettua kotitalousvähennystä jatkettaisiin vuoteen 2030 asti. Öljylämmityksestä luopumisen tukea tulisi laajentaa mikroyrityksille ja erilaisille yhdistyksille, jotka hallinnoivat melko suurta useimmiten vain osan vuodesta käytössä olevaa rakennuskantaa, kuten esimerkiksi erilaiset vapaa-ajankohteet.

Kannatamme suunnitelmassa esille nostettua biopolttoöljyn jakeluvuorituksen tason nostamista. Jakeluvuoritus nostaa öljylämmityksen kustannuksia, mutta samanaikaiset kohdennetut öljylämmityksestä luopumisen kannusteet lisäävät mahdollisuuksia maalämpö- ja sähköistämisinvestointeihin. Esitämme harkittavaksi polttoöljyn ja liikennepolttoaineiden jakeluvuorituksen yhdistämistä. Tämä voisi lisätä polttoaineen jakelijan mahdollisuuksia täyttää jakeluvuoritetta mahdollisimman kustannustehokkaasti, ja siten myös hillitä hintavaikutusta.



Liikennesektorin ja työkoneiden energiasiirtymän nopeuttaminen

Esitettyihin toimiin tulisi harkita lisättäväksi puhtaiden investointien verohyvityksen laajentamista myös pienten ja keski suurten yritysten investointeihin. Vuonna 2025 käyttöön otettu puhtaiden investointien verohyvytyks koskee yksinomaan suuria, yli 50 miljoonan euron investointihankkeita. Investointeille asetettu hankkeiden kokorajauksen takia pk-sektorin yritykset eivät pääosin voi hakea verohyvitystä, vaikka myös niillä voisi olla investointeja, jotka soveltuvat verohyvityksen piiriin. Tällaisia hankkeita voisivat olla teollisuuslaitosten päästövähennys- ja energiatehokkuusinvestoinnit, latausinfrainvestoinnit, maasähköinvestoinnit sekä esimerkiksi varustamojen, kuljetusyritysten ja terminaalien investoinnit vähäpäästöiseen tai vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimiviin ajoneuvoihin ja työkoneisiin. Investointiverohyvytyks voitaisiin rahoittaa pääosin liikenteen päästökauppatuloilla.

Pienet ja keski suuret yritykset (pk-yritykset) ja asunto-osaakeyhtiöt voivat hakea InvestEU-lainatakausta päästöjä vähentäviin ja muihin vihreän siirtymän investointeihin ja hankintoihin. Esitämme valmisteltavaksi InvestEU-takaushjelmasta haettavan rahoituksen sujuvoittamista siten, että esimerkiksi Finnveralle kohdennettaisiin resurssit ja valmiudet toimia välittäjänä rahoitusta hakevan yrityksen ja takausohjelman välillä takauksen haussa. Yrityksillä on usein rajalliset resurssit hakea InvestEU-rahoitusta ja rahoituslaitoksille aiheutuu hakemuksista rahoituksen määrään nähden runsaasti hallinnollista työtä.

Kunnioittavasti

Hanna Kalenoja

johtava asiantuntija, liikenne ja elinkeinopolitiikka

Keskuskauppakamari