



10.2.2026

Elinkeinoelämän keskusliiton lausunto: Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse markkinavakausvarannosta rakennusten ja tieliikenteen aloilla ja muilla aloilla
U 76/2025 vp

Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää tärkeänä, että EU:n laajuisen ETS2-päästökauppajärjestelmän käyttöönotto toteutetaan ennakoitavalla ja markkinoiden toimintaa tukevalla tavalla. ETS2-järjestelmällä on keskeinen rooli rakennusten ja tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi kustannustehokkaasti.

ETS2-järjestelmä laajentaa EU:n päästökaupan kattamaan rakennusten, tieliikenteen ja eräiden muiden sektoreiden polttoainejakelun. Sen tavoitteena on luoda yhtenäinen ja markkinaehtoinen hintaohjaus, joka ohjaa päästöjen vähentämiseen kustannustehokkaasti. ETS2-järjestelmän haasteena on, että sen piiriin kuuluvia päästöjä hinnoitellaan myös kansallisesti, jolloin yrityksille ja kotitalouksille syntyy päällekkäistä kustannusrasitusta.

ETS2 täydentää taakanjakosektorin ohjausta siirtämällä päästövähennysten aikaansaamisen aiempaa selkeämmin markkinaperusteisten mekanismien varaan ja vähentää tarvetta kansallisille, pirstaloituneille ohjauskeinoille. Järjestelmän läpinäkyvä hinnoittelu tarjoaa yhdenmukaisen kannustimen päästövähennysinvestoinneille koko EU:n laajuisesti. Järjestelmän on kuitenkin varmistettava, että päästöjä vähennetään kustannustehokkaasti kilpailukyky ja kuluttajien ostovoima säilytäten.

Markkinavakausvaranto (MSR) on olennainen mekanismi, jolla pyritään ehkäisemään hinnan hallitsematonta vaihtelua erityisesti järjestelmän alkuvuosina. EK pitää tärkeänä, että MSR:ään tehtävät muutokset tuovat järjestelmän hintakehitykseen ennustettavuutta, mutta eivät vaaranna päästökaupan vaikuttavuutta päästöjen vähentämisessä markkinaehtoisesti.

Vihreä kasvu
Arttu Karila

10.2.2026

Lausunnon pääkohdat:

- EK pitää myönteisenä, että komissio pyrkii ehdotuksella vahvistamaan tarjous- ja kysyntätilanteen tasapainoa sekä lisäämään hintaennustettavuutta, mikä on tärkeää yritysten investointi- ja kustannusnäkömyien kannalta.
- Markkinavakausvarantoon tehtävät muutokset eivät saa kuitenkaan samanaikaisesti heikentää järjestelmää ja hintaohjausta niin, että tavoite päästöjen vähentämisestä vaarantuu.
- **EK tukee ETS2-järjestelmän käyttöönottoa** ja korostaa, että se on toteutettava johdonmukaisesti ja hallitusti, jotta rakennusten ja erityisesti tieliikenteen päästöohjaus yhdenmukaistuu EU-tasolla ja muodostaa selkeän, yhtenäisen hinnoittelukehikon. ETS2-järjestelmässä on myös varmistettava tieliikenteen kilpailukyky ja kuluttajien ostovoiman säilyminen.

Yleistä

Komission ennakkovaikutusarvioissa ETS2-päästöoikeuden hinta on arvioitu suhteellisen matalaksi järjestelmän alkuvuosina, perustuen siihen, että polttoaineen loppukysyntä reagoi asteittain ja että päästöoikeuksien tarjonta mitoitetaan alkuvaiheessa riittäväksi. Markkinoilla on kuitenkin esiintynyt huomattavasti korkeampia hintaspekulaatioita, jotka heijastavat epävarmuutta kysyntäjousta, polttoainejakelijoiden käyttäytymisestä sekä järjestelmän aloitusvaiheen tarjontadynamiikasta. **Nämä eroavat hintaodotukset korostavat tarvetta vahvistettavalle vakausmekanismille ja aiempaa tarkemmalle tiedolle tarjonnan ja kysynnän kehityksestä ETS2:n alkuvuosina.**

Yritysten näkökulmasta päästökauppajärjestelmän sääntely- ja hintakehityksen ennustettavuus on keskeinen edellytys pitkäjänteiselle investointisuunnittelulle. Päästöoikeuden hinnanvaihteluun ja sääntelykehikon mahdollisiin muutoksiin liittyvä epävarmuus kasvattaa jakelijoiden ja muiden ETS2-velvoitteisten toimijoiden kustannusriskkejä ja heikentää mahdollisuuksia toteuttaa kustannustehokkaita sopeutus- ja vähennystoimia.

EK korostaa, että ETS2-järjestelmän käynnistyessä kansalliset päällekkäiset ohjauskeinot tulee poistaa, jotta kokonaisohjaus ei muodostu kaksinkertaiseksi; ei heikennä Suomen kilpailukykyä, ja kotitalouksien liikkumiskustannukset pysyvät kohtuullisena. Tieliikenteen päästökaupan alkaessa on välttämätöntä luopua polttoaineverotuksen hiilidioksidikomponentista, joka kohdistuu samaan päästöperusteiseen kustannuserään kuin päästökauppa. Päällekkäinen hinnoittelu nostaisi kustannuksia erityisesti logistiikassa ja kotimarkkina-aloilla, heikentäen yritysten toimintaedellytyksiä suhteessa muihin jäsenvaltioihin ja kuluttajien ostovoimaa. Sääntelyn yhdenmukaistaminen

Vihreä kasvu
Arttu Karila

10.2.2026

EU-tason järjestelmän kanssa on siten tärkeää kustannustehokkuuden, kilpailukyvyn ja investointien vakauden varmistamiseksi.

Liikenteen päästökaupan käyttöönoton yhteydessä on keskeistä varmistaa, että järjestelmä tukee liikenteen kokonaisvaltaista kehittämistä eikä muodosta kotitalouksille tai yrityksille perustetonta kustannuspainetta. Liikenteestä päästökaupalla kerättävät tulot tulee kohdentaa nimenomaisesti liikennejärjestelmän parantamiseen ja on huomioitava kustannusvaikutukset osana liikenteeseen kohdistettua verotusta. Kotitalouksien ostovoiman liiallista heikentymistä on vältettävä, jotta päästökaupan vaikutukset pysyvät sosiaalisesti ja taloudellisesti kestäväällä tasolla.

Liikenteen päästökaupan käyttöönoton yhteydessä on keskeistä varmistaa, että järjestelmä tukee liikenteen kokonaisvaltaista kehittämistä eikä muodosta kotitalouksille tai yrityksille perustetonta kustannuspainetta. Liikenteen päästökaupasta kerättävät tulot tulee kohdentaa nimenomaisesti liikenteen käyttäjien hyödyksi ja liikennejärjestelmän parantamiseen. Samalla on huomioitava kustannusvaikutukset osana liikenteen kokonaiskustannusrasitusta (päästökaupan lisähinta + liikenteen kansalliset verot ja maksut). Suomessa kotitalouksien ostovoima on kehittynyt heikosti ja sen heikentymistä on vältettävä, jotta päästökaupan vaikutukset pysyvät sosiaalisesti ja taloudellisesti hyväksyttävällä tasolla. Kansalaisten ja yritysten liikenteen kustannusten on pysyttävä kohtuullisella tasolla käyttövoimasta riippumatta.

Muut huomiot

ETS2-järjestelmän toimivuus edellyttää ennustettavaa, markkinaehtoista ja tehokasta ohjausta. Järjestelmän tulee muodostaa selkeästi määritelty päästökatto, läpinäkyvä tarjonta sekä hintavakaudesta huolehtivat mekanismit, jotta markkinasignaali on luotettava ja investointeja ohjaava.

EK pitää perusteltuna komission ehdotusta siitä, että markkinavakauserävarantoon luotujen 600 miljoonan päästöoikeuden voimassaolo ei katkeaa vuoden 2030 lopussa:

- Ehdotus parantaa markkinoiden pitkäjänteistä ennustettavuutta ja vähentää tarpeetonta volatiliiteettia.
- Nykyinen varannon päästöoikeuksien "vanheneminen" vuoden 2030 jälkeen voisi aiheuttaa markkinahäiriöitä ja tarpeetonta hinnannousua järjestelmän alkuvaiheessa.

Komission ehdotus vahvistaa hintapiikkisuojaaja tilanteissa, joissa päästöoikeuden hinta ylittää 45 euroa kahden peräkkäisen kuukauden aikana. EK arvioi mekanismia seuraavasti:

Vihreä kasvu
Arttu Karila

10.2.2026

- Lisävapautus (+20 miljoonaa päästöoikeutta) voi ehkäistä äkillisiä hinnannousuja, jotka heijastuvat suoraan kotitalouksien ja yritysten kuluihin.
- Hintasuojaa tarvitaan erityisesti ETS2-järjestelmän alkuvuosina (2028–2030), jolloin markkinat ovat vielä muotoutumassa.
- On kuitenkin tärkeää, että hintaohjauksen peruslogiikka säilyy eikä häiriinny liiallisilla interventioilla. EK kannattaa mekanismeja, kunhan sen soveltaminen pidetään selkeäräjäisenä ja johdonmukaisena.

Komission mukaan muutokset voivat lisätä huutokauppamääriä, mutta mahdollisesti samalla madaltaa päästöoikeuksien hintaa. EK huomauttaa:

- Yritysten kannalta markkinoiden vakaus on tärkeämpää kuin lyhyen aikavälin hintataso.
- Hintaohjaus ja ennustettavuus ovat keskeisiä myös investointien suunnittelun kannalta.
- Jäsenmaiden saamat päästöoikeuksien huutokauppatulot on käytettävä kansallisesti päästövähennystoimiin niillä sektoreilla, joilta ne on kerätty.

ETS2-päästöt kuuluvat vuoteen 2030 saakka taakanjakoasetukseen, mikä rajaa lyhyen aikavälin vaikutuksia. EK kuitenkin korostaa:

- Järjestelmän pitkän aikavälin ilmastovaikutus riippuu siitä, ettei markkinoille vapauteta päästöoikeuksia tavalla, joka heikentäisi ETS2:n kokonaispäästökattoa.
- Päästöoikeuksien säilyminen vuoden 2030 jälkeen voi kasvattaa kumulatiivista päästöoikeusmäärää, mikä on huomioitava EU:n pitkän aikavälin päästövähennyslinjassa.
- Kansallisesti tärkeää jatkaa toimenpiteitä liikenteen päästöjen vähentämisen mahdollistamiseksi kilpailukyky ja kuluttajien ostovoima säilyttäen.

Yhteenveto

Liikennesektorin sääntelyn tulee olla ennakoitavaa ja pitkäjänteistä, jotta yritykset voivat suunnitella ja toteuttaa investointeja kustannustehokkaasti. Sääntelyyn ja hintakehitykseen liittyvä epävarmuus kasvattaa riskejä ja heikentää investointien toteuttamisedellytyksiä. Järjestelmän muutoskykyä kuitenkin tarvitaan, jotta voidaan huolehtia siitä, että ETS2 ei heikennä yritysten kilpailukykyä ja kotitalouksien ostovoimaa.

Jäsenmaat olisi tärkeää saada samaan asemaan erityisesti liikenteen päästökohtelun osalta. Suomen asema suhteessa muihin EU-jäsenvaltioihin ei tällä hetkellä ole tasapainoinen erityisesti liikenteen päästökohtelun osalta. Useissa jäsenmaissa kansallisen sääntelyn taso ja ohjauskeinot ovat kevyempiä, mikä vaikuttaa suoraan yritysten

Vihreä kasvu
Arttu Karila

10.2.2026

kustannusympäristöön ja kilpailukykyyn sisämarkkinoilla sekä kotitalouksien asemaan.

ETS2-järjestelmän on toimittava ennustettavasti ja markkinaehtoisesti, jotta se tuottaa selkeän ja kustannustehokkaan päästövähennyssignaalin. Johdonmukainen ohjaus ja toimivat vakausmekanismit ovat edellytys sille, että järjestelmä tukee yritysten investointeja ja markkinoiden tehokasta toimintaa.