

Asia: VN/16951/2020

## **Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Lausunto**

Lausun suunnitelmasta allaolevien alaotsikoiden alle

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

-

### Suunnitelman tavoitteet

#### **1 Suunnitelman tavoitteet - avovastaus**

Helen kiittää ympäristöministeriötä mahdollisuudesta antaa lausunto keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta. Helen näkee, että markkinaehtoisesti toimiva EU:n päästökauppajärjestelmä on osoittanut toimivuutensa ja kannattaa markkinaehtoisuuden lisäämistä myös EU:n taakanjakoasetuksen alaisille sektoreille.

Helen pitää tärkeänä, että kunnianhimoisia päästövähennyksiä tehdään laaja-alaisesti kaikilla sektoreilla. Helen näkee, että perinteisesti taakanjakoasetuksen alaisilla sektoreilla päästövähennykset ovat olleet vaikeita verrattuna EU:n päästökauppajärjestelmän alaisiin sektoreihin, minkä aiemmat tilastot osoittavat. Tämän vuoksi Helen näkee, että taakanjakosektorilla on suuri päästövähennyspotentialiaali ja olisi kestävämpää, että taakanjakosektorin päästövähennysten epäonnistuessa lisäpäästövähennyksiä osoitetaan EU:n päästökauppajärjestelmään kuuluville sektoreille. Helen kannattaa vahvasti kunnianhimoisia tavoitteita kaikille taakanjakoasetuksen alaisille sektoreille.

### Liikenne

#### **2a Liikenteeseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus**

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

## 2b Liikenne - avovastaus

Keskipitkän aikavälin ilmastopoliittinen suunnitelma listaa keinot, joilla taakanjakosektorille asetetut vuosien 2030 ja 2035 päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa. Tavoite toteutuu parhaiten esitetyllä kattavalla keinovalikoimalla, jolla kannustetaan yksilöitä, yrityksiä ja julkista sektoria puhtaan teknologian käyttöön, hankintoihin ja investointeihin.

Helen kannattaa EU:n Fit for 55 -paketin yhteydessä esitettyä liikenteen ja rakennusten erillislämmitykselle esitettyä päästökauppaa, sillä markkinaehtoisuus on osoittanut toimivuutensa päästövähennyksissä EU:n päästökauppajärjestelmässä. Helen yhtyy ympäristöministeriön ehdotukseen, että liikenteen päästövähennyksiä toteutetaan Fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitettyjen toimenpiteiden avulla.

Helen kannattaa esityksiä, joiden avulla fossiiliset polttoaineet korvataan puhtailla ja energiatehokkailla ratkaisulla, esimerkiksi sähköpolttoaineilla ja teknologian kehityksen ja jakeluverkon kehityksen myötä myös vedyllä. Näillä tulee olemaan merkittävä rooli ennen kaikkea raskaassa tieliikenteessä, merenkulussa sekä ilmailussa. Helen näkee, että erilaiset tuet, kannusteet ja jakeluvälitteet ovat tärkeitä liikenteen muuttuessa fossiilittomaksi. Päätökset tulee tehdä pitkäjänteisesti, jotta päästöt saadaan lasku-uralle. Tiekartan mukaisesti liikkumistavat ovat murroksessa ja liikenteen päästöttömyys- ja energiatehokkuuskehityksessä sähköllä on merkittävä rooli erityisesti henkilöliikenteessä jo tällä vuosikymmenellä ja tulevaisuudessa sähkö, vety ja sähköpolttoaineet ovat ratkaisu raskaan liikenteen päästövähennyksien toteuttamisessa. Henkilöliikenteessä autoilun rooli tulee säilymään tulevaisuudessa ja osana monipuolisia liikkumistapoja yhteiskäyttöisiä ajoneuvojen palveluita tulee edistää. Uusien liikennepalvelujen perusta tulee rakentua puhtaiden ajoneuvojen direktiiviin hengen mukaisesti päästöttömien teknologioiden ja digitalisaation hyödyntämiseen.

Henkilöauto on tieliikenteen merkittävin päästölähde, mutta usealle välttämätön, vaikeasti korvattava liikkumismuoto erityisesti alueilla, joilla joukkoliikenteen järjestäminen on hankalaa. Myös tulevaisuuden liikenteen palvelukonseptit tukeutuvat osin henkilöautoihin etenkin Suomen kaltaisissa harvaan asutuissa maissa. Ilmastotavoitteiden mukaiset päästövähennykset jäävät saavuttamatta ilman henkilöautokannan merkittävää sähköistymistä. Päästöttömien autojen saatavuus Suomessa voidaan varmistaa kilpailukykyisillä kannusteilla eurooppalaisen kysynnän kasvaessa. Täyssähköisten henkilö- ja pakettiautojen osuuden nostaminen yli 50 prosenttiin tavoitteen mukaisesta 750 000 sähköautosta edellyttää hankintatuen koskevan kaikkia käyttäjiä omistussuhteesta riippumatta ja sen korottamista määräaikaista.

Henkilöautojen latausverkosto laajentuu parhaiten kysyntään perustuen tai jopa sitä ennakkoiden. Yhä useamman perheen ja työntekijän siirtyessä sähköautoiluun tarve toimivalle koti- ja työpaikkalataukselle sekä koko maan kattavalle julkiselle latausverkostolle kasvaa entisestään. Ilman arjen riittäviä latausmahdollisuuksia uhkaavat päästöttömät kilometrit jäädä toteutumatta.

Latauspalveluiden helppokäyttöisyys ja saatavuus tekee arjen sähköautoilusta mutkatonta. Lisäksi latauspisteiden yhteiskäytön, roamingin sekä ajoneuvojen automaattisen tunnistamisen edelleen kehittäminen on kannatettavaa saumattoman ja sujuvan sähköisen liikkumisen varmistamiseksi.

Suurin osa lataamisesta tapahtuu kotona tai työpaikalla. Taloyhtiöiden ja työpaikkojen kannustaminen latauspisteiden ja -valmiuksien rakentamiseen on välttämätöntä. Tuen jatkaminen niin taloyhtiöille kuin työpaikoillekin on erittäin tärkeää liikenteen sähköistymisen ja sähköajon maksimoiseen kannustava tekijä. Latausmahdollisuuden tarjoaminen ennen varsinaisen tarpeen ilmenemistä on havaittu vaikuttavan positiivisesti sähköistymisen nopeuteen.

Julkisen latausverkoston kehitys on pääosin yritysten ja yhteisöjen kestävä kehityksen liiketoimintainvestointien varassa. Taloudellisesti kestävä julkisen latausinfra rakentaminen perustuu liiketoimintalähtöiseen latauspisteiden sijoittamiseen autokannan kasvun suhteessa. Suurtehoinen julkinen latausverkosto vastaa erityisesti täyssähköautojen tarpeisiin, joten julkisten latauspisteinvestointien tuki tarvitaan tiekartan tavoitteen mukaiseen yli 350 000 täyssähköautoon nousevan autokannan palvelutason säilyttämiseksi. Maan kattavan latausverkoston lisäksi tulee huomioida arjen sähköautoilun tarpeet asutuskeskuksissa. Huoltoasemille suunnatun velvoitteen latauspisteiden rakentamisesta tulisi muuttaa markkinalähtöiseksi kannustavaksi toimenpiteeksi, joka edistää julkisen latausinfra rakentamista sekä henkilö- että raskaan sähköisen liikenteen tarpeita palvelevaksi.

Raskaan liikenteen energiatehokkuus nousee uudelle tasolle sarjatuotantoon perustuvien täyssähkökuorma-autojen tultua markkinoille vuonna 2021. Helen näkee myös, että vedyllä ja sähköpolttoaineilla tulee olemaan merkittävä rooli raskaan liikenteen päästövähennyksissä. Kasvava määrä yrityksiä suunnittelee kestävä kehityksen toimenpiteitä ja liiketoimintainvestointeja logistiikkaan ja työkoneisiin. Logistiikkapalveluita ostavien yritysten vaatimukset puhtaiden ajoneuvojen käytöstä voivat olla haastavia palveluntarjoajille. Hankintatuella on merkittävä positiivinen vaikutus palveluntarjoajan päätökseen hankkia täyssähköisiä ajoneuvoja. Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin myötä julkisen sektorin ajoneuvo- ja palveluhankintojen asteittainen siirtyminen puhtaampiin ajoneuvoihin vahvistaa tieliikenteen päästöttömyyskehitystä myös muun kuin vahvasti kasvavan henkilöautokannan osalta. Toimivilla kannustimilla saadaan myönteinen vaikutus direktiivien pohjustaman muutoksen nopeuteen. Sähköbussista on tullut joukkoliikenteen valtavirtaa. Sähköiset ratkaisut ovat tehneet kaupunkiliikenteen bussit elinkaarikustannuksiltaan kilpailukykyisiksi perinteisiin voimanlähteisiin nähden.

Liikenteen sähköistämisen tavoitteena on päästöttömien kilometrien maksimointi energiatehokkaasti. Päästöttömien kilometrien maksimointi tieliikenteessä tarkoittaa seuraavia asioita:

- Täyssähköisten ajoneuvojen merkittävä lisäys
- Ladattavien hybridien sähköajon kannusteet
- Mahdollisuus lataamiseen kotona, työpaikalla ja toimipisteissä

- Kattava julkinen latausverkosto
- Logistiikan ja joukkoliikenteen skaalautuvat latauspisteet
- Mahdollisuus hyödyntää älykkäitä energiaratkaisuja erityisesti osana suuria latauskenttiä

## Maatalous

### 3a Maataloutteen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

### 3b Maatalous - avovastaus

-

## Rakennusten erillislämmitys

### 4a Rakennusten erillislämmitykseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

### 4b Rakennusten erillislämmitys - avovastaus

Öljylämmitysjärjestelmien korvaaminen ja kehityksen vauhdittaminen ovat hyviä asioita, jotka tukevat lämmityksen vähähiilistämistä sekä sähköistämistä joko suoraan lämpöpumppujen kautta tai välillisesti kaukolämpöjärjestelmien kautta. Asuinkerrostalot ja rivitalot eivät tarvitsisi uusia energia-avustuksia (loppuvan kauden 2022 jälkeen), sillä muutos tapahtuu jo nyt hintavetoisesti ilman ARA:n energia-avustuksia. Pientaloille ehdotetut avustus- ja tukimuodot öljylämmityksen korvaamiseksi ovat suotavia.

## Työkoneet

### 5a Työkoneisiin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

### 5b Työkoneet - avovastaus

Helen kannattaa keskipitkän aikavälin ilmastonpolitiikan suunnitelmassa esitettyjä toimia työkoneiden ilmastopäästövähennyksiin. Työkoneiden ja -ajoneuvojen osalta Helen kannattaa siirtymistä vähähiilipäästöisiin laitteisiin, koneisiin ja ajoneuvoihin. Lopullinen tavoite pitää olla siirtyminen kokonaan hiilipäästöttömiin laitteisiin, koneisiin ja ajoneuvoihin teollisessa ympäristössä, kuten satamissa ja työmailla. Tällä hetkellä tekniikka ei ole kehittynyt riittävästi, jotta lopullinen siirtymä voitaisiin tehdä heti. Helenin verkkotyömailla tullaan pilotoimaan Helenin palvelutoimittajan toimesta sähkökäyttöistä maansiirtoajoneuvoa vuoden 2022 aikana.

Helenin vuosien 2019-2021 aikana tekemän selvitystyön miten luomme päästöttömän työmaan sekä siitä syntyneen tiekartan ja toimintamallien mukaan työmaiden päästöttömyys koostuu useista eri osa-alueista, tunnistettuja osa-alueita on:

- työkoneiden ja -ajoneuvojen kalustovaatimukset
- kiertotalouden tehostaminen

## Jätehuolto

### 6a Jätehuoltoon suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

### 6b Jätehuolto - avovastaus

-

## F-kaasut

### 7a F-kaasuihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

### 7b F-kaasut - avovastaus

Helen kannattaa yleisesti F-kaasujen vähentämistä toimialoilla, koska ne ovat merkittävä ilmastopäästöjen lähde. Helen näkee, että EU-sääntely ohjaa vahvasti F-kaasujen vähentämistä, minkä vuoksi keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa esitetyillä lisätoimilla ei ole suurta vaikutusta. On kuitenkin tärkeää tukea F-kaasuja koskevaa tutkimusta ja uusia innovaatioita, joilla korvataan ilmastolle haitallisia F-kaasuja.

SF6-kaasu eli Rikkiheksafluoridi on sähkönsiirron kytkinlaitoksissa käytettävä eristyskaasu, joka tuli vallitsevaksi teknologiaksi 80-luvulla. SF6-eristekaasu on ollut sähkötekniisesti täysin ylivoimainen, se on kaasuna näkymätön sekä myrkytön ja sen sähkön eristyskyky ja valokaaren sammutuskyky ovat ylivoimaisia. SF6 on ollut erityisesti kaupunkiverkko-yhtiöiden osalta ainoa tarkoituksenmukainen teknologinen ratkaisu tiiviissä kaupunkiympäristössä ilmaeristeisiä kytkinlaitoksia pienemmän tilan tarpeen ja turvallisuuden vuoksi.

Sf6 on voimakas kasvihuonekaasu (n. 23.500 X CO2) ja sen käyttöä ohjaa EU:n F-kaasusetus. Sähkövoimateknologian osalta alan taksonomiaa kehitetään kohti EU-tasoista ratkaisua. Asetus asettaa mm. rajat vuotojen seuraamiseksi ja pätevyysvaatimuksille kaasun käsittelyyn. SF6-kaasu on suljettuna kytkinlaitosten sisällä ja kytkinlaitosten huoltotöissä on käytössä menetelmät, joiden avulla kaasun kierto on täysin suljettua. Kaasun ollessa paineistettuna kytkinlaitoksissa on jokainen kaasutila paineenvälvön ja jatkuvan seurannan alla.

EU-tasolla Sf6-kaasun valmistus ja sen käyttö kytkinlaitoksissa on keskittynyt muutamille valmistajille, jotka ovat alkaneet kehittää uusia teknologioita ja vaihtoehtoja Sf6-kaasun käytölle. Markkinoille on syntynyt uusien kytkinlaitosten osalta vaihtoehtoisia ratkaisuja, joissa Sf6-kaasu on korvattu ympäristön kannalta vähemmän haitallisilla eristekaasuilla. Nykyisten laitosten Sf6-kaasun korvaamiseksi ei ole olemassa teknologisia vaihtoehtoja ja niiden käyttöä on jatkettava toistaiseksi. Helen tulee alan kehitystä sekä seurata tiiviisti alan kehitystä ja suhtautuu positiivisesti SF6-kaasusta luopumiseen uusien kytkinlaitosten osalta F-kaasusetuksen kehittymisen mukaisesti.

## Teollisuus ja muut päästöt

### 8a Teollisuuden ja muihin päästöihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

### 8b Teollisuus ja muut päästöt - avovastaus

Helen kannattaa teollisuuden ja muiden päästöjen vähentämistoimina ensisijaisesti päästökaupan laajentamista sekä sähköistämistä- ja energiatukia, eikä näe energiaverotuksen laajentamista koskemaan esim. biomassapolttoaineita tai vetyä parhaina päästöjä vähentämisen keinoina. Helen pitää erittäin tärkeänä polttoon perustumattoman lämmöntuotannon vauhdittamista esim. energiatukien kautta. Luvituksen sujuvoittaminen on ensiarvoisen tärkeää hankkeiden toteutuksen kannalta. Hiilidioksidi tulee toimimaan lähitulevaisuudessa myös hiilen lähteenä sähköpolttoaineiden ja kemianteollisuuden tuotteiden valmistukselle, jonka vuoksi CCSU:n (Carbon Capture and Utilization) lainsäädännöllinen asema tulisi määritellä pikaisesti. Biopohjaisen ja fossiilisen hiilidioksidin asema tulee olemaan myös yksi tärkeitä tekijöitä negatiivisia päästöjä ja niiden markkinoita muodostettaessa, jonka vuoksi olisi tärkeää erottaa bio- ja fossiilinen hiilidioksidi toisistaan.

## Kuntien ja alueiden ilmastotyö

### 9a Kunnille ja alueille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

### 9b Kunnat ja alueet - avovastaus

Helen kannattaa kuntien ja alueiden kanssa tehtävää poikkisektoraalista ilmastotyötä, joilla tuetaan ja vauhditetaan sektorikohtaisia päästövähennystoimia. Kuntien ja alueiden ilmastotyössä on edistettävä yhdyskuntakehitystä, joka pohjautuu olemassa olevaan infrastruktuuriin. Helen näkee, että päästötietokannan päivitystyö on tärkeää, koska päivittämätön data ohjaa yhdyskuntakehitystä väärään suuntaan. Esimerkiksi kaukolämpö on kehittymässä hiilineutraaliksi paljon nopeammin kuin nykyisen päästötietokannan skenaariot osoittavat

## Kulutuksen hiilijalanjälki

### 10a Kulutukseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

### 10b Kulutus - avovastaus

Helen kannattaa keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa esitettyjä lisätoimia kulutuksen hiilijalanjäljen pienentämiseksi ja hiilikädenjäljen kasvattamiseksi. Helen kannattaa verotuksen muutosta, jossa verotuksen painopistettä siirretään haittojen minimoimiseksi esimerkiksi kulutustuotteiden elinkaaripäästöjen tarkastelun avulla. On osoitettu, että taloudelliset ohjauskeinot ovat hyvä tapa ohjata kulutusta oikeaan suuntaan ja vaikuttaa kuluttajakäyttäytymiseen.

Helen kannattaa ympäristöministeriön esittämiä toimenpiteitä, joilla kuluttajan valintaa energiamarkkinoilla ohjataan ilmaston ja ympäristön kannalta kestävämpään suuntaan, mutta alleviivaa, että siirtymä tulee tehdä teknologianeutraalisti. Helen ehdottaa, että ”uusiutuva sähkö ja lämpö” korvataan ”päästötön sähkö ja lämpö” -termillä, jotta esimerkiksi ydinvoima ja hukkalämmöt ilmastonmuutoksen torjunnan kannalta erittäin merkittävänä teknologioina tulee huomioiduksi. Helen tavoittelee hiilineutraalisuutta vuoteen 2030 mennessä ja kannattaa esitystä ilmastoystävällisiin ratkaisuihin investoimiseksi. Helen näkee kaukolämpöjärjestelmän alustana, jonka avulla pystymme toteuttamaan nopeasti ja teknologianeutraalisti ilmastotoimet, minkä vuoksi kaukolämpöjärjestelmä tulee luokitella ilmastoystävälliseksi ratkaisuksi.

Pidämme hyvänä, että suunnitelmassa on nostettu esiin, miten myös kulutukseen vaikuttamalla voidaan pyrkiä vaikuttamaan päästöihin – tässä tapauksessa etenkin taakanjakosektorilla. Tällaisen vaikuttamisen tulisi kuitenkin pysyä mahdollisimman teknologianeutraalina. Taulukossa 4 esimerkiksi kiinnittää huomiota suhtautuminen kaukolämpöön lämmitysmuotona: taulukon perusteella näyttää siltä, että kaukolämpöä ei pidetä ”ilmastoystävällisenä ratkaisuna” ja kansalaisten tulisi pikemmin siirtyä hajautettuihin erillislämmitysjärjestelmiin. Tällaiseen kategoriseen siirtymään keskitetystä tuotannosta hajautettuun liittyisi kuitenkin varsin merkittäviä ongelmia, eikä sitä voida pitää edes päästöjen vähentämisen näkökulmasta tarkoituksenmukaisena tai tarpeellisenä.

## Julkiset hankinnat

### 11a Julkisiin hankintoihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

### 11b Julkiset hankinnat - avovastaus

Julkisiin hankintoihin liittyvät kehittämistoimet (politiikat) sisältävät sinänsä hyviä ja kannatettavia asioita, mutta ne on esitetty turhan yleisellä tasolla. Niitä voisi mielestämme selkeyttää ja konkretisoida. Lisäksi niissä voisi kannustaa haasteellisempien (vaikuttavampien) ja muun päästövähennyksektorin kanssa linjassa olevien tavoitteiden asettamista.

## Muut poikkisektorit

### 12a Muille poikkisektoreille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Näille osa-alueille pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

### 12b Muut poikkisektorit - avovastaus

Kaisun kiertotaloustoimenpiteiden osalta Helen kannattaa kiertotalouden edistämistä laajasti kaikessa toiminnassaan sekä yhteiskunnassa laajemmin.

Julkisissa kiertotalouden kehittämissuunnitelmissa kuitenkin erittäin materiaali-intensiivinen infrarakentaminen (tiet, sillat, tunnelit jne.) on jäänyt äärimmäisen vähälle huomiolle, vaikka infrarakentamisen päästövaikutukset ovat merkittäviä. Esimerkiksi tässä Kaisussa ei aihetta käsitellä juuri ollenkaan.

Helen on yksi pääkaupunkiseudun suurimmista infrarakentajista, koska sähkö-, lämpö, ja jäähdytysverkkoja rakennetaan yli 1000 työmaalla vuosittain. Helen siis toivoo selkeämpää ja tavoitteellisempaa ohjausta infrarakentamiseen ja kiertotalouden mahdollisuuksien lisäämiseksi kiertotaloussuunnitelmassa. Kiertotaloussopimuksissa, -tuissa ja julkisessa ohjauksessa tulisi oma kategoria sekä ilmastotavoitteet infrarakentamiselle.

## Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

### 13a Toimenpideohjelman vaikuttavuus

Yhdyn toimenpideohjelmassa esitettyjen toimenpiteiden kokonaisuuteen

### 13b Toimenpideohjelma - avovastaus

Helen kannattaa päästöjen nopeaa vähentämistä taakanjakoasetuksen alaisilla sektoreilla. Erityisesti liikenteen sähköistymisessä, rakennusten öljylämmityksestä luopumisessa ja muissa fossiilittomaan energiankäyttöön tähtäävissä toiminnoissa on suuri päästövähennyspotentialiaali. Helen näkee, että taloudelliset ohjauskeinot ja luotavat kannusteet ovat avainasemassa, miten toimialoja ohjataan puhtaisiin ratkaisuihin. Helen on mielellään mukana myös tulevaisuuden hiilineutraalisuuteen tähtäävien toimien kehittämisessä ja näkee tärkeänä, että taakanjakosektorilla tehtäviä päästövähennyksiä ei siirretä tämänhetkisen päästökauppajärjestelmän alaisten toimijoiden tehtäväksi.

Helen näkee, että EU:n Suomelle esittämä -50 prosentin taakanjakosektorin päästövähennystavoite on kunnianhimoinen, mutta saavutettavissa. Yleisellä tasolla EU:n esittämät päästövähennystavoitteet tulee pohjautua jäsenmaan päästövähennyspotentialiin ja kohdistettava ensisijaisesti fossiilisia energialähteitä käyttäviin jäsenmaihiin. Päätöksenteon tulisi pohjautua tieteellisiin tosiasioihin ja parhaaseen tutkittuun tietoon.

### 13c Mitä lisätoimia ehdotatte tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi?

-

## Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

### 14 Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset



Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman taloudelliset riskien minimoimiseksi on tärkeää, että suunnitelman taloudelliset vaikutukset on kartoitettu pitkällä aikavälillä, jotta alan toimijat ja kansalaiset pystyvät mukauttamaan toimintaansa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Muutokset tulee toimeenpanna taloudellisilla kannusteilla, joilla toimijat ohjataan kannustavasti päästövähennyksiin. Esimerkiksi valtiovarainministeriön aloittaman energiaverotuksen tiekartan avulla alan toimijat pystyvät myötävaikuttamaan kannustavan taloudellisen ilmapiirin syntymiseen. Helen näkee, että helpot päästövähennystoimet on tehtävä viipymättä ja vaikeammin toteutettaviin päästövähennyksiin olisi saatava yhteiskunnan tukea.

Helen näkee yleisesti, että päästövähennyksillä on positiiviset vaikutukset ympäristöön ja ihmisten terveyteen, sekä myötävaikuttavat luonnon monimuotoisuuden säilymiseen. Helen näkee, että uuden energijärjestelmän luomisen yhteydessä on tarkasteltava muutoksen globaaleja vaikutuksia ja tehtävä tilannekohtaiset arviot elinkaaripäästöjen ja -vaikutusten pohjalta. Tämän vuoksi Helen kannattaa lämpimästi Euroopan komission esitystä EU:n hiilitullimekanismista sekä muita kansallisia ja kansainvälisiä mekanismeja, jotka ohjaavat alan toimijoita elinkaariperusteiseen arviointiin sekä resurssi- ja energiatehokkaaseen toimintaan.

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman toimeenpanossa on tärkeää ylläpitää tiivistä keskustelua erilaisten sidosryhmien ja erityisesti kansalaisten kanssa, jotta päätöksenteko olisi mahdollisimman oikeutettua. Suunnitelman toimeenpanossa on huomioitava päätösten sosiaaliset vaikutukset ja kansalaisten keskinäinen oikeudenmukaisuus, jotta siirtymällä uuteen olisi mahdollisimman vähän negatiivisia vaikutuksia kansalaisten arkeen. Fossiilittomaan järjestelmään siirryttäessä työntekijöiden uudelleen koulutukseen ja osaamisen kehittämiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. On myös huomioitava, että jos taakanjakosektorin päästövähennyksiä aina siirretään täysmääräisesti tämänhetkisen päästökauppajärjestelmän alaisten toimijoiden tehtäväksi tämä aiheuttaa kustannuksia sekä nousupaineita energian hinnan kautta koko yhteiskuntaan.

## Muita huomioita

### 15 Muita huomioita

Kiertotalouden vahvistamisen osalta Helen on selvittänyt ja tulee pilotoimaan työmaalla syntyvien maa-aineksien ja jätteiden uusiokäyttöä. Uusiokäyttöä tullaan pilotoimaan mm. betonimurskeen ja asfalttirouheen muodossa.

Helen kannattaa kiertotalousajattelun tehostamista myös luonnonvaroja säästävällä näkökulmalla. Helen ehdottaa päällystysleikkaussääntöjen uudistamista, ehdotetut säästöt vähentävät päällystystöiden määrää arviolta 20-30%. Päällystystyöt eri työvaiheineen muodostavat noin 45% työmaiden kokonaishiilijalanjäljestä.

Uudenmaan alueella päällystysliiketoiminnan ongelmana on liiallinen asfalttijätteen määrä. Asfalttijätettä ei pystytä hyödyntämään riittävästi ja asfalttijätettä joudutaan kuljettamaan pitkiäkin

matkoja alueille, joilla on pulaa RC-asfalttilaatujen valmistamiseen tarvittavasta asfalttijätteestä (esim. Tuusula - Lahti tai Tuusula - Kotka).

Helen ehdottaa uusioasfalttilaatujen tehokkaampaan käyttöä, mm. määrittämällä minimivaatimukset eri asfalttikerrosten RC-pitoisuudelle. Helenin näkemyksen mukaan pohjakerrosten RC-pitoisuus voisi olla jopa 100%, vastaavasti kulutuskerrosten maksimi RC-pitoisuutta pitäisi pilotoimalla testata.

## **16 Voiko organisaationi osaltaan edistää ilmastosuunnitelman tavoitteiden saavuttamista?**

-

Koski Miikka  
Helen Oy