

Lausunto

14.01.2022

Asia: VN/16951/2020

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta

Lausunnonantajan lausunto

Lausunto

Lausun suunnitelmasta allaolevien alaotsikoiden alle

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

-

Suunnitelman tavoitteet

1 Suunnitelman tavoitteet - avovastaus

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman tavoitteenasettelun lähtökohtana toimii EU:n komission heinäkuussa 2021 julkaisema ehdotus taakanjakoasetukseksi (EU 2021d). Sen mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuonna 2030 olisi 50 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon. Komission ehdotus on osa FitFor55 -ilmastopakettia ja ehdotusten taustalla on EU:n ilmastolaki. Kuten suunnitelmassa todetaan, kyse on ehdotuksesta ja lopulliset päätökset tehdään aikaisintaan vuoden lopulla.

SKAL pitää taakanjakosektorilla komission ehdotuksessa eri valtioille asetettuja erisuuruisia päästövähennystavoitteita ongelmallisina ja erityisesti Suomelle asetettua 50 prosentin päästövähennysvelvoitetta liian suurena.

SKAL katsoo, että jyvitysperusteena bruttokansantuote asukasta kohden ei ole kannatettava, vaan pitäisi huomioida esimerkiksi päästövähennystoimien kustannustehokkuus eri sektoreilla ja eri jäsenmaissa.

SKAL pitää tärkeänä, että EU-lainsäädännössä tulee huomioida päästövähennysten kustannustehokkuus sekä mahdollistaa taakanjakosektorilla joustojen käyttö.

Joustoja perinteisen päästökauppasektorin ja taakanjakosektorin välillä tulisi taakanjakoasetuksessa voida lisätä erityisesti niiden maiden osalta, joille komissio ehdottaa korkeimpia päästövähennysvelvoitteita. Suomen tulee hyödyntää joustot mahdollisimman tehokkaasti, kuten suunnitelmassa on pääosin todettakin.

SKAL pitää sinänsä ilmastopolitiikan suunnitelmaa tarpeellisena. Näin yhteiskunnassa pystytään arvioimaan ilmastopolitiikan linjauksia ja myös yritykset voivat arvioida millainen toimintaympäristö Suomi tulevaisuudessa on ja kannattaako Suomeen investoida.

SKAL kiinnittää huomiota edellä mainittuun EU:n asettamaan velvoitteeseen ja esittää, että

- Suomessa ei aseteta EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita.
- tavoitteita asetettaessa ja toimenpiteitä arvioitaessa otetaan huomioon vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen kilpailukyvyille.
- taakanjaon sisällä kansallisesti päästövähennyksiä edellytetään tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta

Yritys- ja kilpailukykyvaikutukset puutteellisia

Suunnitelmassa ei riittävästi käsitellä vaikutuksia eri sektoreille.

Yritysvaikutukset tulee ottaa huomioon huomattavasti laajemmin ja Suomen kilpailukyky yleisesti, mutta suunnitelman ja tavoitteiden osalta erityisesti kuljetus- ja logistiikkatoimialan merkitys, kustannustaakka ja reaalin kyvykyys nykyteknologian keinoin sopeutua Suomen asettamaan nopeaan hiilineutraalisuus-tavoitteeseen.

Jo nyt nähtävissä olevat arvaamattomat vaikutukset käytännön päästövähennystoimien osalta antavat aihetta arvioida uudelleen Suomen hiilineutraalisuus-tavoitteet, varsinkin jos keinot aiheuttavat kohtuuttoman kustannusnousun.

Liikenne

2a Liikenteeseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

2b Liikenne - avovastaus

Suunnitelmassa ei ole määritelty sektorikohtaisia päästövähennystavoitteita lukuun ottamatta liikennesektoria, jolle on asetettu päästöjen puolittamistavoite vuodelle 2030.

Päästöjen puolittamistavoite on erittäin vaativa tavoite ja sitä tulisi arvioida uudelleen. Kuten jo aiemmin edellä viitattiin, jo vuoden 2022 tasolla on nähtävissä arvaamattomia vaikutuksia, jotka heikentävät Suomen asemaa mm. vientisektorin kilpailukyyn näkökulmasta.

Muita keinoja etsittävä

Liikenteen sektorikohtaiset lisätoimet on määritelty valtioneuvoston toukokuussa 2021 hyväksymässä periaatepäätöksessä (LVM/2021/62) kotimaan liikenteen päästöjen vähentämisestä eli fossiilittoman liikenteen tiekartassa. Tiekartan tavoitteena on kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittaminen vuoden 2005 tasosta vuonna 2030 ja päästöjen poistaminen kokonaan vuoteen 2045 mennessä. Toimenpiteet kohdentuvat erityisesti tieliikenteeseen. Lisäksi suunnitelmassa on esitelty EU:n tieliikennettä koskevia komission ilmastopakettien lainsäädäntöaloitteita.

SKAL katsoo, että periaatepäätöksessä esitetyt päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa myös toisenlaisella kenovalikoimalla. Nämä keinot on esitelty Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartassa. SKAL pitää lähtökohtana sitä, että toimenpiteitä valittaessa on varottava kilpailukyyn menettämistä. Suomen syrjäinen sijainti ja pitkät kuljetusetäisyydet suhteessa päämarkkinoihin johtaa siihen, että liikenteen päästövähennystoimenpiteet vaikuttavat Suomen ulkomaan-kaupan kilpailukykyyn enemmän kuin kilpailijamaihin.

Käytännön päästövähennystoimien kustannusvaikutuksia ei ole pystytty päätöksenteossa arvioimaan riittävästi. Maanteiden tavaraliikenne kuluttaa dieselpolttoainetta noin 1,3 miljardia litraa vuodessa. Kaksi kolmasosaa polttoaineesta kuluu raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä, joissa ei ole olemassa dieselille vaihtoehtoja käyttövoimaa. Polttoainekustannukset ovat keskimäärin 25 prosenttia kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannuksista, perävaunuyhdistelmällä jopa yli 30 prosenttia. Suomessa fossiilisen dieselin polttoainevero on viimeisen kymmenen vuoden aikana noussut 23 sentillä, yli 63 prosenttia.

Juuri tällä hetkellä dieselin pumppuhinta on ennätyskellisen korkealla: aiemman hinnannousun lisäksi liikennepolttoaineiden korotuspaineita lisää aiempaa korkeampi biokomponenttien sekoitevelvoite, mikä kohdistuu erityisesti dieselöljyyn. Bensiinissä tämä bio-osuus voi teknisistä syistä johtuen olla enintään 10 %.

Päätösten yritysvaikutuksia on syytä konkretisoida. Tilastokeskus seuraa liikennepolttoaineiden kuukausikohtaisia keskihintoja osana kuluttajahintaindeksiä. Joulukuun keskihinnat ovat dieselin osalta olleet seuraavia (hinnan vuosimuutos prosentteina):

- 12/2016: 1,32
- 12/2017: 1,32 (+/- 0 %)
- 12/2018: 1,47 (+11,4 %)
- 12/2019: 1,43 (-2,7 %)
- 12/2020: 1,38 (-3,5 %)
- 12/2021: 1,67 (+21,0 %)

Dieselin hinta on viimeisen vuoden aikana joulukuun 2021 loppuun mennessä noussut 21 prosenttia. Tämän kaltainen kehitys on kestävämpiä kuljetusalalle.

Yksin polttoaineen hinnannousun vaikutus kuorma-autoliikenteen kustannuksiin on ollut viime vuonna keskimäärin noin 4,3 prosenttia ja perävaunuyhdistelmillä noin 5,1 prosenttia (Tilastokeskuksen julkaiseman kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin kustannusosuuksilla laskettuna).

Tämän lisäksi nyt vuodenvaihteen 2021-2022 myötä tuli voimaan jakeluvetoisen kiristys ja parafiinisen dieselin veron korotus. Näistä myöhemmin lausunnossa.

Tavaraliikenteessä diesel on pääkäyttövoima vielä 2030 -luvulla ja dieselin hinnankorotukset aiheuttavat vain lisäkustannuksia

Maanteiden tavaraliikenteessä on Suomessa yli 90 000 kuorma-autoa, ja niiden keski-ikä on yli kymmenen vuotta. Niiden joukossa on joitakin sähkökuorma-autoja (kevytkuorma-auto) ja muutama sata kaasukäyttöistä kuorma-autoa. Kaluston uusiutuminen on hidasta, joten on selvää, että pääasiallinen käyttövoima vielä 2030-luvulla on yhä diesel. Tavaraliikenteessä sähköistyminen etenee nykyisten ennusteiden perusteella hitaasti.

Suomessa on käytössä paljon muita EU-maita raskaampia ajoneuvoyhdistelmiä, jonka sähköistäminen edes tulevaisuuden akkuteknologialla on haastavaa. Lisäksi sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintahinta on vielä toistaiseksi moninkertainen dieselkalustoon nähden ja latausinfra puute vähentää yritysten mahdollisuutta investoida ladattaviin autoihin. Kuorma-autojen sähköistyminen onkin selvästi hitaampaa kuin henkilö- ja pakettiautokannan. Myöskään

kaasukäyttöisiä kuorma-autoja ei ainakaan toistaiseksi päästä hyödyntämään kaikkein raskaimmissa ajoneuvoyhdistelmissä.

Raskaimmat ajoneuvoyhdistelmät (60 – 76 tonnia) kuluttavat dieseliä 2/3 maanteiden tavaraliikenteen vuosittaisesta 1,3 miljardin litran kokonaismäärästä, eikä tähän ole nyt tarjolla vaihtoehtoisia käyttövoimia. Liikenteen hinnoittelun vaikutukset kohdistuisivat yrityksiin tällöin suoraan kustannusten kasvuna, joka ei ole vältettävissä tai ennakoitavissa Tämän vuoksi polttoaineen hinnalla ei kuorma-autoliikenteessä ole päästöjä vähentävää, ohjaavaa vaikutusta, vaan hinnan nousu aiheuttaa ainoastaan lisäkustannuksia alan yrityksille.

Jakeluelvoitetta tarkasteltava uudelleen

Kiristynvä jakeluelvoite luo hintapainetta erityisesti dieselpolttoaineeseen.

Jakeluelvoitevaatimuksia asetettaessa ei ole ollut tiedossa uusiutuvan dieselin ja raaka-aineiden hinnannousu maailmanmarkkinoilla. Myöskään kolmen ministeriön tilaamassa, Afryn toteuttamassa ja marraskuussa julkistetussa selvityksessä ei ole onnistuttu, kun siinä arvioitiin jakeluelvoitetason (30 %) arvioidaan nostavan dieselin pumppuhintaa 12–22 senttiä/litra vuoteen 2030 mennessä. Tänä vuonna velvoite on 19,5 % ja jo nyt – vuoden 2022 alussa - tuo ennustettu hinnannousu lähes toteutui. Tämä tarkoittaa 11 – 12 sentin hinnannousua dieselille joka vuosi, kunnes 30 5:n taso saavutetaan. SKAL katsoo, että tällaisessa tilanteessa ei tule tehdä uusia päätöksiä jakeluelvoitteen kiristämisestä 34 prosenttiin.

Vuodenvaihteen 2021-2022 hintaan vaikuttavat sekoitevelvoitteen lisäksi luonnollisesti dieselin maailmanmarkkinahinnan muutokset sekä dollarin kurssin muutokset. Kuten todettua, biopolttoaineiden jakeluelvoite nousi 1,5 prosenttiyksikköä vuoden alusta, vuoden 2021 18 prosentista vuoden 2022 19,5 prosenttiin. Jakelu-velvoitteen tasolla on merkittävä vaikutus dieselin hintoihin. Uusiutuvan dieselin maailmanmarkkinahinta on noussut erittäin voimakkaasti viimeisen vuoden aikana. Tämä nostaa jakeluelvoitteen kustannusvaikutusta enemmän kuin aiemmin on osattu arvioida. Lisäksi vuoden 2022 alussa nousi parafiinisen dieselöljyn polttoai-nevero 2 senttiä litralta. Vuonna 2020 yli 70 prosenttia dieselöljyn kulutuksesta oli laadultaan parafiinista.

E erityisen huolestuttavaa on se, että jakeluelvoitteen kasvattamisen vaikutuksia ei ole pystytty arvioimaan ennalta. Reilu kuukausi sitten, marraskuussa 2021 julkais-tiin edellä mainittu selvitys ”Liikenteen jakeluelvoitetason nosto - uusiutuvien polt-toaineiden riittävyys ja vaikutusarviointit” (tilaajina TEM, LVM, YM). Tuoreessa ra-portissa arvioitiin jakeluelvoitteen kustannusvaikutuksia seuraavasti: ”Nykyisen jakeluelvoitetason (30 %) arvioidaan nostavan dieselin pumppuhintaa 12–22 sent-tiä/litra vuoteen 2030 mennessä. Yhteensä dieselin hinnan on mallinnettu nouse-van samalla aikavälillä 30–40 senttiä/litra”. SKAL kiinnittää huomiota siihen, että nykytietojen perusteella raportissa arvioitu minimikustannusvaikutus lähes toteutui jo vuoden 2022 alusta, kun jakeluelvoite

nousi 19,5 prosenttiin. Kun hintavaikutukset jakeluvaikeuksien kiristymisestä ovat nyt nähdyn kaltaisia, SKAL katsoo, että on syytä luopua suunnitelmista nostaa velvoiteosuutta 30 prosentista 34 prosenttiin.

Muun muassa nämä kustannustekijät osaltaan vaikuttavat konkreettisesti siihen, että ulkomaisen raskaan liikenteen osuus tiestöllämme on kasvanut yli 40 prosenttia vuodesta 2017 vuoteen 2021 mennessä.

Liikenteen päästökauppa

Liikenteen päästökauppa korottaa polttoaineen hintaa, lisäten erityisesti maanteiden tavaraliikenteessä Suomessa käytössä olevien isojen ja tehokkaiden kuljetus-yksikköjemme kustannuksia. Kun liikenteen päästöt on mahdollista puolittaa ilman päästökauppaa, Suomen on puolustettava koko kuljetusketjumme ja elinkeinoelämämme kilpailukykyä karsimalla liikenteen päästökauppa suunnitelman keinovalikoimasta. Päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa ilman päästökauppaa ja polttoaineiden korotusta, kunhan toteutettavaksi nostetaan monipuolinen keinovalikoima, johon kuuluvat mm. logistiikan digitalisaatio, tieverkon kunnossapidon parantaminen ja HCT-kaluston yleistyminen kuorma-autokuljetuksissa.

SKAL katsoo, että kansallisen liikenteen päästökauppajärjestelmän valmistelu on lopetettava. Sillä olisi erityisen vahingollinen vaikutus Suomen kilpailukykyyn riippumatta EU:n ilmastopakettien lopullisesta sisällöstä. Suomen ei pidä luoda omia kustannuksia lisääviä mekanismeja ennen kuin EU-tason ratkaisu on tiedossa.

Ammattidiesel

SKAL edellyttää, Suomessa tulee ottaa käyttöön EU:n energiaverodirektiivissä 2003/96/EY säädetyt mekanismit mukaisesti ammattidiesel, jolloin kuorma- ja linja-autoissa käytettävää dieseliä verotetaan muissa ajoneuvoissa käytettävää kevyemmin. Järjestelmä on käytössä yhdeksässä EU-maassa.

Ammattidiesel mahdollistaa uusiutuvan dieselin osuuden lisäämisestä aiheutuvan hintavaikutuksen kompensoinnin. Vaikka jakeluelvoite ei ole varsinainen vero, ovat sen vaikutukset rinnasteisia veronkorotukselle. Kyse on kansallisesta lisävaa-timuksesta, joka kohdistuu vain suomalaisiin toimijoihin heikentäen suhteellista kil-pailukykyämme. Jakeluelvoite tekee raskaasta liikenteestä puhtaampaa, mutta yhdessä polttoaineverotuksen kanssa sen hinta yrityksille on nousemassa liian suureksi.

Tien kunnan vaikutus

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tiestön kunnan parantamisen osalta viitataan päästövähennyksiin, jota on tarkoitus saavuttaa toteuttamalla Liikenne 12 -suunnitelmaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Yksittäisenä asiana tiestön osal-ta periaatepäätöksessä on mainittu vain se, että perusväylänpidosta kohdistettaisiin 40 miljoonaa euroa vähäliikenteisten teiden uudelleenpäällystämiseen, jolla voisi saavuttaa 0,04 % päästövähennyksen. Liikenne 12 -suunnitelmasta ei kuiten-kaan näy niitä päästövähennystavoitteita, joihin periaatepäätös viittaa.

Sekä periaatepäätöksen että Liikenne 12 -suunnitelman heikkoutena on se, että kumpikaan ei sisällä selkeitä esityksiä toimenpiteiksi, joilla tiestöön sisältyvä päästövähennyspotentiaali hyödynnettäisiin, lukuun ottamatta vähäliikenteisten teiden uudelleenpäällystämistä. Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekar-tan mukaan tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossa-pidolla voidaan alentaa maantieliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä henkilö-autoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla.

Energiaverodirektiivi

Energiaverodirektiivin muutosehdotus edellyttäisi, että Suomessa olisi luovuttava dieselin alemmasta verokannasta. Verotasojen yhtenäistäminen käytännössä tar-koittaisi dieselin veron nostamista samalle tasolle kuin bensiinin. Muutos lisäisi merkittävästi kuljetussektorin verotaakkaa. Henkilöauto- ja pakettiautoliikenteessä dieselin polttoaineveron nousu olisi kompensoitavissa poistamalla käyttövoimave-ro, joten veromuutoksen vaikutukset henkilöautoliikenteeseen jäisivät verrattain pieniksi. Kuorma- ja linja-autoliikenteessä vastaavaa kompensatiomahdollisuutta ei nykyiseen verorakenteeseen sisälly, koska raskaan kaluston käyttövoimavero on matala.

Muutoksen vaikutukset tiekuljetusten verotuksen rakenteisiin olisivat suuret ja hei-kentäisivät olennaisesti elinkeinoelämän kilpailukykyä. Erityisesti toimialoilla, joiden logistiikkakustannukset ovat korkeat, vaikutukset olisivat huomattavia. Dieselpolt-tonesteen hinnan nousu noin 26 sentillä

litralta aiheuttaisi kestävämmän logistiikkakustannusten kasvun, johon yhdistyy myös muiden edellä kerrottujen polttoaineiden hintaa nostavien tekijöiden vaikutus.

Lisäksi direktiivin muutosehdotus poistaisi lisäksi mahdollisuuden polttoaineiden ammattimaisen käytön verohuojennuksille, sillä mahdollisuus eriyttää verotasoja kaupallisen ja ei-kaupallisen toiminnan välillä poistuisi. Näin ollen edellä kerrotun ammattidieselin hyödyntäminen ei olisi enää mahdollista.

SKAL edellyttää, että näiltä osin energiaverodirektiivimuutosta ei tule hyväksyä. Tämän kannan ovat todenneet myös eduskunnan suuri valiokunta ja liikenne- ja viestintävaliokunta.

Maatalous

3a Maataloutteen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

3b Maatalous - avovastaus

Maatalouden osalle tulee myös asettaa tavoitteita ja toimenpiteitä, jotta taakanjalosektorin eri osa-alueet osallistuvat tasapuolisesti päästöjen vähentämiseen. Maataloudessa käytettävät työkoneet on myös selkeästi huomioitava, joko kohdassa maatalous tai kohdassa työkoneet, mutta niiden osuus ei saa jäädä väliinpuotoajaksi

Rakennusten erillislämmitys

4a Rakennusten erillislämmitykseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

4b Rakennusten erillislämmitys - avovastaus

-

Työkoneet

5a Työkoneisiin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

5b Työkoneet - avovastaus

Työkoneita koskeva jakeluvuote tulee nostaa samalle tasolle liikennepolttoaineiden jakeluvuotteen kanssa, jotta taakanjalosektorin eri osa-alueet osallistuvat tasapuolisesti päästöjen vähentämiseen. Myös työkoneiden käytöstä aiheutuvia päästöjä olisi seurattava entistä tarkemmin.

Maataloudessa käytettävät työkoneet on myös selkeästi huomioitava, joko kohdassa maatalous tai kohdassa työkoneet, mutta niiden osuus ei saa jäädä väliinpuotoajaksi.

Jätehuolto

6a Jätehuoltoon suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

6b Jätehuolto - avovastaus

Suunnitelmassa tuodaan esille budjettiriihen ilmastokirjausten tavoite vähentää jätteenpolton päästöjä pitkällä aikavälillä kolmanneksella. Tavoite on kannatettava. SKAL katsoo, että tavoitteen saavuttaminen edellyttää eritasoisia toimia, joilla kierrätyskelpoinen jäte saadaan eroteltua nykyistä tehokkaammin polttoon päätyvästä jätteestä.

Jätteenpolton ja koko jätehuollon päästöjen vähentämiseksi esitetään vain jätteenpolton Green Deal sekä hiilidioksidin talteenoton ja hyödyntämisen pilotointi. Samalla on syytä huomioida, että jätteenpolton Green Deal -neuvottelut ovat vasta alkuvaiheessa, eikä konkretiasta ole vielä tietoa. On syytä varautua myös tilanteeseen, jossa Green Deal ei tuo ratkaisua tilanteeseen.

Jätehuollon päästöjen vähentämisessä tulee ottaa huomioon jätehuollon muut tavoitteet, kuten yhdyskuntajätteen kierrätysasteen nosto jätelain edellyttämälle tasolle. Lajitteluun kannustavat taloudelliset ohjauskeinot, kuten syntypaikalla lajittelematta jäävän sekalaisen jätteen vero, voisivat edistää sekä kierrätystavoitteiden että ilmastotavoitteiden saavuttamista. Tätä kannattaisi tarkastella laajemmin.

Kaatopaikkojen osalta on maininta, että niiden merkitys kasvihuonekaasupäästölähteenä pienenee edelleen. Niille ei esitetä uusia toimenpiteitä. Kaatopaikoille sijoitetun orgaanisen jätteen määrä on vähentynyt merkittävästi, mutta kaatopaikoille on kuitenkin myönnetty edelleen poikkeuslupia orgaanisen jätteen kaatopaikkasijoittamisen jatkamiseksi. Tältä osin on hyvä huomioida, ettei teknisiä esteitä jätteiden hyödyntämiselle ole. SKAL katsoo, että poikkeuslupakäytäntöjä on syytä tarkastella ja niitä pitäisi antaa vain harkiten.

F-kaasut

7a F-kaasuihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

7b F-kaasut - avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

8a Teollisuuteen ja muihin päästöihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

8b Teollisuus ja muut päästöt - avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

9a Kunnille ja alueille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

9b Kunnat ja alueet - avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

10a Kulutukseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

10b Kulutus - avovastaus

-

Julkiset hankinnat

11a Julkisiin hankintoihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

11b Julkiset hankinnat - avovastaus

-

Muut poikkisektorit

12a Muille poikkisektoreille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa näihin osa-alueisiin

12b Muut poikkisektorit - avovastaus

-

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

13a Toimenpideohjelman vaikuttavuus

-

13b Toimenpideohjelma - avovastaus

-

13c Mitä lisätoimia ehdotatte tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi?

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

14 Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

-

Muita huomioita

15 Muita huomioita

-

16 Voiko organisaationi osaltaan edistää ilmastosuunnitelman tavoitteiden saavuttamista?

-

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry