



20.8.2025

Ympäristöministeriö

Valtiovarainministeriön lausunto luonnoksesta keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaksi

Tausta

Ympäristöministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaksi (KAISU), jonka tehtävänä on määritellä niin kutsutun taakanjakosektorin ilmastopoliittiset toimet ja tavoitteet keskipitkällä aikavälillä. Taakanjakosektoriin kuuluvat muun muassa liikenteen, rakennusten erillislämmityksen, maatalouden, jätehuollon ja työkoneiden kasvihuonekaasupäästöt.

Ilmastolain (423/2022) mukaan keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma on laadittava kerran vaalikaudessa. Edellinen suunnitelma annettiin selontekona eduskuntaan vuonna 2022.

Tässä suunnitelmassa tarkastellaan sekä taakanjakosektorin vuodelle 2030 asetetun päästövähennysvelvoitteen täyttämistä että taakanjakosektorin päästökehitystä vuoteen 2040 asti. Suomen EU-velvoitteena on vähentää taakanjakosektorin päästöjä 50 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Suunnitelmaa on valmisteltu koordinoitusti kansallisen energia- ja ilmastostrategian kanssa.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma toimii valtiovarainministeriön käsityksen mukaan syötteenä EU:lle lähetettävän kansallisen energia- ja ilmastosuunnitelman valmistelussa. Komission uuden monivuotista rahoituskehystä koskevan ehdotuskokonaisuuden mukaan EU-rahoituksen kohdentumista tulevat osaltaan ohjaamaan energia- ja ilmastosuunnitelmat. Tämä tarkoittaisi, että EU-rahoitusta kohdennetaan mm. investointeihin ja uudistuksiin, jotka ovat suunnitelmien mukaisia.

Kuten suunnitelman yhteenvedossa todetaan, suunnitelmaluonnokseen sisältyvien toimenpiteiden rahoitustarpeita koskevat asiat käsitellään normaaliin tapaan valtion talousarviota ja julkisen talouden suunnitelmaa koskevissa menettelyissä.

Valtiovarainministeriö huomauttaa, että myös EU:n rahoituslähteiden, kuten Sosiaalisen ilmastorahaston (SCF), käytöstä tehdään päätöksiä talouspolitiikan valmistelumenettelyiden mukaisesti.

Valtiovarainministeriö korostaa, että keskeistä ilmastopolitiikan valmistelussa on toimien pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus.

Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan erityisesti suunnitelman toimenpiteiden kustannustehokkuudessa on parantamisen varaa sekä sektorien sisällä että sektorien välillä. Tarkempia huomioita sektorikohtaisista toimenpiteistä on esitetty myöhemmin lausunnossa.

Valtiovarainministeriön näkökulmasta on myönteistä, että suunnitelmaluonnoksessa on arvioitu toimenpiteiden kansantaloudellisia vaikutuksia. Käytetyissä arviointityökaluissa on omat vahvuutensa (mm. rikas toimialarakenne), mutta myös rajoitteita. Merkittävin tällainen rajoite on se, etteivät käytetyt työkalut sisäistä sitä, miten talouden toimijat reagoivat taloudellisiin kannustimiin pitkällä aikavälillä.

Sen sijaan työkalujen tuottamat investointi- ja muut vasteet perustuvat mallinnuksen ulkopuolisiin oletuksiin toimintaympäristöstä, teknologiasta ja muista tekijöistä. Tällöin yritykset eivät reagoi mallinuksissa kannustimiin lisäämällä tai vähentämällä investointeja tarpeen mukaan. Arviointityökalujen pitkäjänteinen kehittäminen on olennaista, jotta ilmastosuunnitelmien valmistelu voisi perustua entistä paremmin kustannusvaikuttavuuteen (kokonaistaloudellisesti) ja rajalliset resurssit voitaisiin käyttää tehokkaasti.

Yhteys Elpymis- ja palautumissuunnitelmaan

Kuten suunnitelmaluonnoksessa todetaan (s. 94), on fossiilittoman liikenteen tiekartta osa Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa. Mikäli näyttää siltä, että liikenteen päästöt eivät vuonna 2030 puolittuisikaan, on mahdollista, että Euroopan komissio tulkitsee elpymis- ja palautumissuunnitelman fossiilittoman liikenteen tiekartta -uudistuksen perutuksi, mistä voi seurata Suomelle huomattava tulonmenetys. Mikäli komissio arvioi tavoitteen tulleen osittain saavutetuksi, tulonmenetys olisi pienempi.

Mahdollisen tulonmenetyksen suuruus on hyvin epävarma ja siihen liittyy paljon komission harkinnanvaraa. Tämän vuoksi on syytä pidättäytyä esittämästä tarkkoja euromääräisiä arvioita asiasta tässä vaiheessa.

Komission kanssa neuvotellaan parhaillaan elpymis- ja palautumissuunnitelman päivityksestä, jotta Suomi välttäisi tulonmenetykset. Suunnitelman päivitys on kuitenkin raskas prosessi. Keskeistä on, että päivitys voidaan prosessissa perustella ns. objektiivisilla syillä, jotka ovat jäsenvaltion vaikutusvallan ulkopuolella eikä niitä ollut mahdollista kattavasti ennakoida silloin, kun (väli)tavoitteen alkuperäisestä muotoilusta sovittiin. Lisäksi neuvotteluissa keskeisessä roolissa oli se, että Suomen suunnitelman kunnianhimon taso ei laske muutosten myötä.

Vuosien 2021–2030 päästövähennysvelvoite ja päästökehitys 2030 jälkeen

Suunnitelmaluonnoksesta käy ilmi, että taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite saavutettaisiin suunnitelmaluonnoksessa esitettyjen toimenpiteiden kanssa noin 6 Mt CO₂ marginaalilla edellyttäen, että maankäyttösektorin alijäämä ei siirry taakanjakosektorille.

Suunnitelmaluonnoksesta ei kuitenkaan käy selkeästi ilmi kuinka paljon suunnitelmaluonnoksessa esitettävien lisätoimien arvioidaan *kumulatiivisesti* vähentävän taakanjakosektorin päästöjä vuoteen 2030 mennessä.

Valtiovarainministeriön arvion mukaan, jos liikenteen polttoaineiden kulutus vuosina 2025–2030 kehittyisi nykyisen energiaveroennusteen mukaisesti, jakeluvelvoite pysyisi nykylainsäädännön mukaisena ja muut kuin liikenteen päästöt taakanjakosektorilla laskisivat lineaarisesti KEITO-WEM skenaarion mukaan, taakanjakosektorin kumulatiiviset päästöt vuosilta 2021–2030 alittaisivat päästökiintiön noin 7 Mt CO₂. Taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteen toteuttamiseksi suunnitelmaluonnoksessa esitetyille lisätoimille ei ole siten ilmeistä tarvetta, jos maankäyttösektorin alijäämä ei siirry katettavaksi taakanjakosektorilla. Valtiovarainministeriö kuitenkin katsoo, että taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteet olisi mahdollista saavuttaa suunnitelmaluonnoksessa esitettyä kustannustehokkaammin muuttamalla sektorille kohdistuvien päästövähennystoimien kokonaisuutta.

Kuten suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esille, pääministeri Orpon hallituksen jo toteuttamat toimet ovat lisänneet taakanjakosektorin päästöjä WEM-skenaarioon verrattuna erityisesti jakeluvelvoitemuutosten vuoksi. Päästöt ovat kuitenkin lisääntyneet myös liikennepolttoaineiden valmisteverojen alentamisen takia, ja sen takia, että energiaverot eivät ole WEM-skenaarion mukaisesti hallituskaudella indeksoituja, jolloin niiden reaalin hintataso laskee hintatason noustessa.

Päästöjä lisäävistä toimista vuosien 2024–2027 jakeluvelvoitetasojen alentamiselle on ollut perusteet uusiutuvilla polttoaineilla saavutettavan taakanjakosektorin laskennallisen päästövähennyksen korkean hinnan takia. Sen sijaan uusiutuvan julkisen liikennesähkön liittäminen jakeluvelvoitteeseen lisää taakanjakosektorin päästöjä ja todennäköisesti jakeluyhtiöiden katteita ilman kustannushyötyjä kotitalouksille ja polttoaineita käyttäville yrityksille. Julkisen liikennesähkön rooli jakeluvelvoitteen täyttämässä myös kasvaa huomattavasti vuosikymmenen loppua kohti, mikä pienentää uusiutuvien polttoaineiden käyttöä nostaten taakanjakosektorin laskennallisia päästöjä.

Vaikka uusiutuvan liikennesähkön hyvitysjärjestelmän luomista edellytetään uusiutuvan energian direktiivissä, hyvitysjärjestelmä olisi valtiovarainministeriön käsityksen mukaan mahdollista toteuttaa ilman merkittäviä negatiivisia

vaikutuksia taakanjakosektorin päästöihin ja kotitalouksien kustannuksiin asettamalla sähkölle esimerkiksi matala hyvityskerroin jakeluvuoroitteessa.

Valtiovarainministeriö katsookin, että liikennesähkön merkitystä jakeluvuoroitteessa tulisi pienentää mahdollisimman pieneksi laskentasääntöjä muuttamalla. Tällä tavoin saavutettava päästöhyöty voitaisiin kompensoida alentamalla jakeluvuoroitteita parantaen näin päästötoimien kustannustehokkuutta.

WEM-skenaarioon verrattuna WAM-skenaarioon sisältyvät liikennepolttoaineiden valmisteveronalennukset sekä energiaverotasojen indeksoimattomuus vuosina 2024–2027 heikentävät taakanjakosektorin päästöohjauksen kustannustehokkuutta, koska matalammat efektiiviset polttoaineverotavat johtavat todennäköisesti korkeampaan polttoaineiden kokonaiskulutukseen WEM-skenaarioon verrattuna ja siten myös kalliiden uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääntymiseen.

Toisaalta v. 2027 todennäköisesti käynnistyvän polttoaineiden jakelijoiden päästökaupan (ETS2) päästöoikeuden hinta on nykyisten futuurien perusteella 20–30 euroa korkeammalla tasolla kuin WEM- ja WAM-skenaarioissa on oletettu, mikä osaltaan kompensoi liikennepolttoaineiden veronalennusten ja energiaverojen indeksoimattomuuden päästöjä lisäävää vaikutusta. Valtiovarainministeriö korostaa, että KAISU-luonnoksen WAM-skenaariossa energiaverojen indeksitarkistukset oletetaan toteutettavaksi hallituskauden loputtua vuoden 2027 jälkeen. Energiaverojen indeksitarkistuksista vuoden 2027 jälkeiseen aikaan ei ole kuitenkaan valmisteilla lainsäädäntöä, joten oletuksen toteutuminen edellyttää aktiivisia lainsäädäntötoimia joko tältä tai tulevilta hallituksilta.

Suunnitelmaluonnoksessa esitetään nykyisen taakanjakosektorin päästökehitystä vuoteen 2040 asti KEITO-työn WAM-skenaarion mukaisesti. KEITO-työn WAM-skenaariossa, ETS2-päästöoikeuden hintakehitys v. 2030 jälkeiseksi ajaksi on oletettu noudattavan Euroopan komission ohjeistusta WEM-skenaarion mukaisesta ETS1:n hintapolusta. Tässä hintapolussa hiilen hinta läpi sektoreiden olisi 100 €/tCO₂ v. 2035, 100 €/tCO₂ v. 2040, 160 €/tCO₂ v. 2045 ja 190 €/tCO₂ v. 2050.

Tämä hintapolku on varsin matala v. 2030 jälkeiselle ajalle ottaen huomioon se, että nykyisen päästökauppadirektiivin mukaan uusia ETS2-päästöoikeuksia ei enää huutokaupata 2040-luvun puolivälin jälkeen. Siten nykyisellä lainsäädännöllä ETS2:n alaiset päästöt 2030 jälkeen todennäköisesti laskisivat nopeammin kuin luonnoksessa on esitetty.

Liikenne

Suunnitelmaluonnoksessa esitetään joukko uusia, joskin jo aiemmin käytössä olleita, toimia liikenteen laskennallisten päästöjen vähentämiseksi.

Valtiovarainministeriö katsoo, että kokonaisuutena luonnoksessa esitettävien uusien lisätoimien vaikutukset ovat vähäisiä. Osa esitetyistä toimista taakanjakosektorin päästövähennysten edistämiseksi on yhteiskunnallisilta kustannuksiltaan suhteellisen kustannustehokkaita, mutta osa hyvin kustannustehottomia.

Sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten kuorma-autojen 20 milj. euron suuruisilla hankintatuilla esitetään saavutettavan 0,04 Mt CO₂ päästövähennys vuonna 2030. Valtiovarainministeriö pitää arviota hankintatukien päästövähennysvaikutuksesta todennäköisesti ylisuurena. Traficomin tuottamassa arviossa päästövähennysvaikutuksesta 40 prosenttia on arvioitu syntyvän metaanikäyttöisten kuorma-autojen hankinnasta.

Metaanikäyttöisten kuorma-autojen biokaasu sisältyy kuitenkin jakeluvelvoitteeseen, minkä vuoksi sen käyttö vähentää yksi yhteen nestemäisten biopolttoaineiden käyttöä, eikä siten vähennä liikenteen ja taakanjakosektorin laskennallisia päästöjä. Kaasuautojen hankintatuet heikentävät myös liikenteen sähköistymisen kannusteita heikentäen toimenpiteen päästövaikutuksia.

Valtiovarainministeriön käsityksen mukaan on myös olemassa merkittävä riski, että nykyisestä suomalaisesta tilastointikäytännöstä poiketen jakeluvelvoitteeseen hyväksyttyä ulkomaista kestävyystodistuksilla tuontibiokaasuksi todettua kaasua ei voida huomioida kasvihuonekaasuinventaariorissa biokaasuna, jos ei voida varmistua siitä, että se on myös fyysisesti sataprosenttisesti biokaasua.

Valtiovarainministeriön käsityksen mukaan tällaisen ulkomaisen kaasun osuus liikenteessä käytössä olevasta kaasusta olisi tällä hetkellä merkittävä. Kaasuautojen hankintatukien lisätessä tällaisen biokaasun osuutta jakeluvelvoitteessa, kaasuautojen hankintatuet johtavat liikenteen ja taakanjakosektorin päästöjen nousuun. Valtiovarainministeriö katsoo, että edellä mainituista syistä raskaan liikenteen hankintatuet tulisi kohdistaa ainoastaan nollapäästöisille ajoneuvoille.

Bensiinikäyttöisten autojen etanoli- ja kaasukonversioille esitetään suunnitelmaluonnoksessa konversiotukia. Bensiiniautojen konversiot etanolikäyttöiseksi voivat vähentää tarvetta käyttää kalliimpaa uusiutuvaa dieseliä jakeluvelvoitteen täyttämiseksi ja siten teoriassa parantaa päästövähennysten kustannustehokkuutta. Ottaen kuitenkin huomioon, että etanolikonversioista mahdollisesti saavutettava hyöty kohdentuisi polttoaineiden jakelijoille matalampina kustannuksina, polttoaineiden jakelijoilla on jo kannustin myydä

etanolia saavutettavan hyödyn verran halvemmalla, eikä tarvetta julkisille konversiotuille siten ole.

Laskennallisia päästövähennyksiä konversiotuilla ei kuitenkaan saavuteta vuoteen 2030 mennessä, koska jakeluvaikeus määrittää uusiutuvien polttoaineiden kokonaismäärän. Konversiotuet kaasuautoiksi ovat ongelmallisia edellä mainitusta tuontibiokaasun kansalliseen khk-vaikutukseen liittyvästä syystä, eikä konversioita kaasuautoiksi tulisi edellä mainituista syistä tukea.

Taloyhtiöiden latausinfrastruktuuria edistettäisiin latausinfra-avustuksella. Valtiovarainministeriö katsoo, että taloyhtiöiden latausinfrastruktuurin edistäminen voi olla suhteessa muihin suunnitelman toimenpide-ehdotuksiin tehokas keino edistää sähköistämistä ja vähentää siten tarvetta uusiutuvien polttoaineiden käytölle. Riskinä on kuitenkin, että tuki kohdentuu sellaisille alueille ja taloyhtiöille, joilla olisi kyky ja mahdollisuudet investoida latausinfrastruktuuriin myös ilman veronmaksajien tukea. Raskaan liikenteen julkista latausinfrastruktuurin rakentamista oltaisiin edistämässä jakeluvaikeuksien lisäksi infratukien kautta.

Valtiovarainministeriö katsoo, että jos julkisen latausinfrastruktuurin katsotaan rajoittavan sähköistymistä, jakeluinfratukien huutokauppojen tulisi olla ensisijainen keino edistää julkista latausinfrastruktuuria jakeluvaikeuksien hyvitysjärjestelmän sijaan. Vaikka yksityiseen ja julkiseen latausinfrastruktuurin kohdistuvat tuet voivat olla suhteellisen kustannustehokkaita keinoja edistää liikenteen päästövähennyksiä, niiden fiskaliset kustannukset edellyttävät kuitenkin kompensoivia toimia muualla julkisessa taloudessa.

Luonnokseen sisältyy luonnollisille henkilöille suuntautuva romutuspalkkiokampanja toimenpiteenä edistää liikenteen päästövähennyksiä. Lausuntokierroksella ollut romutuspalkkiokampanjaa on pidettävä kustannustehottomana ja heikkovaikutteisena keinona edistää liikenteen päästövähennyksiä. Jos liikenteen sähköistämisen edistäminen polttoaineiden hinnan tai uusien polttomoottoriautojen hinnan kautta tapahtuvien ohjauskeinoin on niiden korkeammasta kustannustehokkuudesta huolimatta poliittisesti mahdotonta, latausinfrastruktuuritukien lisäksi ja romutuspalkkion sijaan maltilliset, mutta ajan myötä supistuvat hankintatuet uusille nollapäästöisille autoille voivat olla täydentävä ohjauskeino päästövähennysvelvoitteiden saavuttamisen edistämiseksi ja vähentää tarvetta uusiutuvien polttoaineiden käytölle.

Tämä kuitenkin edellyttäisi sitä, ettei tukien myöntäminen aiheuta merkittäviä implementointikustannuksia ja tukien fiskaliset kustannukset kompensoitaisiin muualla julkisessa taloudessa. Määräaikaista luonnollisille henkilöille kohdistuvia nollapäästöisten henkilöautojen tukia voidaan myös perustella työsuhteautoilijoiden ja muiden autoilijoiden neutraalin kohtelun näkökulmasta, sillä nollapäästöisten työsuhteautojen verotukea on jatkettu vuoteen 2029 asti.

Koska nollapäästöisten työsuhdeautojen verotukea vastaavat hankintatuet luonnollisille henkilöille esitettyä romutuspalkkiokampanjaa laajemmin aiheuttaisivat julkiselle taloudelle huomattavia fiskaalisia kustannuksia, edellyttäisi tukien käyttöönotto kompensoivia toimia muualla julkisessa taloudessa.

Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esille, että Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan (RRP) sisältyvää fossiilittoman liikenteen tiekartan uudistusta ja siihen kytkettyä tavoitetta liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä ei saavutettaisi suunnitelmaluonnoksessa esitetyin toimin. Keskeisimmät hallituskaudella tehdyt politiikkatoimet, jotka suunnitelmaluonnoksessa lisäävät vuoden 2030 päästöjä ovat liikennesähkön liittäminen jakeluvervoitteeseen v. 2025 alusta sekä mahdollisesti v. 2026 käyttöön otettava jakeluvervoitteen joustomekanismi.

Valtiovarainministeriö katsoo, että ottaen huomioon liikennepolttoaineiden kulutuksen kehitykseen liittyvät suuret epävarmuudet, liikenteen päästöjen puolittuminen vuoteen 2030 mennessä olisi edelleen mahdollista saavuttaa luopumalla joustomekanismista ja pienentämällä julkisen lataussähkön merkitystä jakeluvervoitteessa merkittävästi.

Muut sektorit kuin liikenne

Suunnitelmaluonnoksessa maatalouteen esitettävien lisätoimien vaikutukset maatalouden päästöihin taakanjakosektorilla ovat vähäisiä (0,12 Mt CO₂) suhteessa maataloussektorin arvioituihin päästöihin taakanjakosektorilla v. 2030 (5,6 Mt CO₂). Maataloussektorilla voisi olla löydettävissä yhteiskuntataloudellisesti kustannustehokkaita päästövähennymiä esimerkiksi vähentämällä tehottomia kansallisia suorita tukia ja verotukia maataloudelle ja siirtämällä vapautuvia varoja päästövähennysten kannalta tehokkaampiin käyttökohteisiin.

Suunnitelmaluonnoksessa esitetään biopolttoöljyn jakeluvervoitteen nostamista 15 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä edellyttäen, että polttoaineiden jakelun päästökaupan yhteydessä sovitut kompensatiot saadaan käyttöön.

Valtiovarainministeriö katsoo, ettei polttoaineiden jakelijoiden päästökaupan kansallista laajentamista direktiivin ulkopuolisille aloille tulisi kompensoida, sillä päästökaupan laaja soveltamisala parantaa taakanjakosektorin päästövähennysten kustannustehokkuutta, ja siten pienentää taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteista aiheutuvia kansantaloudellisia tappioita.

Biopolttoöljyn jakeluvervoite on yhteiskunnallisesti kallis keino edistää taakanjakosektorin päästövähennyksiälämmityksessä, työkoneissa ja teollisuudessa. Koska kevyttä polttoöljyä käytetään myös päästökaupasektorilla, biopolttoöljyn jakeluvervoitteesta arviolta 5–10 prosenttia valuisi taakanjakosektorin päästövähennysten sijasta päästökaupasektorille.

Ottaen huomioon, että verotuksesta muodostuva päästöohjauksen taso taakanjakosektorille kuuluvassa lämmityksessä, työkoneissa ja teollisuudessa on merkittävästi pienempi kuin liikenteessä, biopolttoöljyn jakeluvelvoitteen korottamista kustannustehokkaampi keino vähentää päästöjä taakanjako- ja maankäyttösektorilla olisi lämmitys-, työkone- ja teollisuuden polttoaineiden käytön verotuksen kiristäminen sekä turpeen, biomassan ja jätteenpolton verotukien poistaminen.

Suunnitelmaluonnoksessa esitetään korotetun kotitalousvähennyksen jatkamista öljylämmityksestä luopumiselle vuodesta 2027 vuoteen 2030. Toimesta ei ole olemassa talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjausta. Korotetun kotitalousvähennyksen jatkaminen vuoteen 2030 voisi johtaa lämmitystaparemonttien toteuttamisen lykkäämiseen myöhemmäksi, mikä olisi Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden kannalta ongelmallista. Öljylämmityksestä luopumisen korotetun kotitalousvähennyksen jatkamisesta vuoteen 2030 ei ole siksi perusteltua päättää nyt.

Suunnitelmaluonnoksessa on arvioitu, että jätehuollon ja jätteiden politiikkatoiminen vaikutus taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöihin vuonna 2030 on vähintään 0,3 Mt CO₂-ekv jätteenpolttolaitosten hiilidioksidipäästöjen talteenottohankkeen tukemisen kautta. Tämän arvion toteutuminen edellyttää sitä, että jätteenpolttolaitokset säilyvät taakanjakosektorilla eivätkä siirry päästökauppa-sektorille.

Ottaen huomioon, että komissio tulee tekemään vuoden 2026 aikana arvion yhdyskuntajätteen polton sisällyttämisestä päästökauppaan vuoden 2028 alusta, on merkittävä riski, että tuet jätteenpolttolaitosten hiilidioksidipäästöjen talteenotolle eivät vähennä taakanjakosektorin päästöjä ja ovat siten potentiaalisesti erittäin kustannustehoton keino edistämään taakanjakosektorin päästö-vähennysvelvoitteiden toteutumista. Jätteenpolttolaitosten hiilidioksidin talteenotolle ei tulisi myöntää tukia ennen kuin on selvää, että jätteenpolttolaitokset säilyisivät myös jatkossa taakanjakosektorilla.

Valtiovarainministeriö pitää hyvänä, että luvussa 6 Toimenpideohjelma päästövähennysten saavuttamiseksi, on tuotu esiin politiikkatoimena energiatehokkuussopimustoiminnan jatko kaudelle 2026–2035. Sopimustoiminta mahdollistaa valtion sekä muun julkisen sektorin osalta energiatehokkuusdirektiivin tarkoituksenmukaisen toimeenpanon.

Valtiosihteeri kansliapäällikkönä

Juha Majanen

Osastopäällikkö, budjettipäällikkö

Mika Niemelä

VN/14961/2024-VM-32

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: