

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

1.1 EU:n taakanjakoasetuksen velvoite

EU:n taakanjakoasetuksen mukainen Suomen kasvihuonekaasujen päästövähennysvelvoite taakanjakosektorille vuodelle 2030 on 50 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon, mikä vastaa enintään 17,1 Mt CO₂-ekv. päästötasoa. Lisäksi ilmastolain yhdeksi tavoitteeksi on asetettu, että Suomi on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä.

Taakanjakosektorin päästöt olivat vuonna 2024 25,4 Mt CO₂ ja ne ovat vähentyneet noin 26 prosenttia vuoden 2005 tasosta. Merkittävimmät päästö-lähteet ovat liikenne (35 %), maatalous (25 %), työkoneet ja rakennusten erillislämmitys. KEITO-työn nykytoimiskenaarion (WEM) mukaan taakanjakosektorin päästöt laskevat 18,9 Mt CO₂-ekv tasolle vuoteen 2030 mennessä. Nykytoimiskenaarion päästövähennykset eivät riitä EU:n päästövähennysvelvoitteen saavuttamiseen ja lisätoimia tarvittaisiin noin 1,8 mt CO₂-ekv:n verran.

MaRan pääviestit taakanjakosektorin päästövähennystoimissa:

- Matkailu- ja ravintola-ala on erittäin raskaasti säännelty ja verotettu ja sen kustannusrakenne on raskas. Esimerkiksi ravintoloissa liikevoitto on ollut viime vuosina keskimäärin noin 2 prosenttia. Päästövähennystoimenpiteillä ei tule lisätä matkailu- ja ravintola-alan yritysten sääntelyä tai kustannuksia.
- Kotimaan matkailun hintakilpailukykyä suhteessa ulkomaan matkailuun ei saa heikentää. Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään henkilöautolla. Henkilöautoiluun kohdistuu jo tällä hetkellä kansainvälisesti vertaillen korkea polttoaineiden valmisteverotus. Bensiinin ja dieselin pumppuhintaa nostaa tulevana vuosina asteittain kiristynvä biopolttoaineiden jakelovelvoite sekä vuodesta 2027 alkaen myös EU:n polttoaineen jakelun päästökauppa. Liikenteen kustannuksia ei tule kasvattaa

valmisteveroja korottamalla tai asettamalla uusia maksuja ja veroja, kuten tietullit tai kilometrivero. Liikenteen päästövähennyksiä tulee edistää kannustein ja tuin.

- Kotimaisella ruokatuotannolla on myös tärkeä merkitys matkailu- ja ravintola-alalle ja Suomen huoltovarmuudelle. Suomen alkutuotannon kilpailukykyä ei saa heikentää ulkomaiseen alkutuotantoon verrattuna. Kotimaassa tuotetut elintarvikkeet ovat erittäin tärkeitä matkailu- ja ravintola-alan yrityksille ja niiden asiakkaille. Asiakkaat arvostavat lähiruokaa ja puhtaita ja turvallisia kotimaisia elintarvikkeita.

MaRa huomauttaa, että matkailu- ja ravintola-ala tuottaa itsessään niukasti energiaa ja eniten hiilijalanjälkeen vaikuttaa hankitun energian tuotantotapa. Toimialan merkittävimmät päästölähteet ovat kiinteistöissä käytettävä kaukolämpö ja sähkö sekä koneet ja laitteet. Suurin päästölähde on kaukolämmön käyttö. Vuonna 2020 laaditun toimialan hiilitiekartan arvion mukaan toimialan hiilijalanjälki vähenee noin 75 prosenttia vuoteen 2035 mennessä. Pääsyy on energia-alan päästöjen kehittyminen vähähiilisempään suuntaan.

Toimenpideohjelmassa on esitetty politiikkatoimia, joilla taakanjakosektorin laskennallisia päästöjä voidaan vähentää miljoonalla tonnilla vuoteen 2030 mennessä, kun otetaan huomioon käytettävissä olevat joustomekanismit. MaRa ottaa näihin kantaa tarkemmin jäljempänä.

1.2 Maankäyttösektorin vajeeseen liittyvä riski vältettävä

Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaan metsien hiilinieluista huolehditaan pitkäjänteisesti huomioiden vaikutusten osittain hidas realisoituminen sekä teollisuuden puun saatavuus. Muutokset toteutetaan siten, että ne 2030-luvulle tultaessa edistävät metsien taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti kestävää hoitoa ja käyttöä sekä metsän roolia hiilinieluna. Metsänhoidon laatu turvataan metsänomistajan ja koko yhteiskunnan hyödyksi. Metsien käyttöä ei hallitusohjelman mukaisesti rajoiteta.

Maankäyttösektorin päästö ja nielut määritellään EU:ssa LULUCF-asetusten mukaan kattaen metsien, viljelysmaan, ruohikkoalueiden ja kosteikkojen sekä metsityksen ja metsäkadon päästöt ja nielut. Maankäyttösektorin nettopäästöille (kasvihuonepäästöt ja nielujen aikaansaamat poistumat) on asetettu jäsenmaakohtaiset velvoitteet kausille 2021-2025 ja 2026-2030, joiden päästöjen ja poistumien tarkastelutapa poikkeaa kuitenkin merkittävästi toisistaan. Kaudella 2021-2025 jäsenmaiden on varmistettava, ettei maankäyttösektorista aiheudu laskennallisia päästöjä. Vuosien 2026-2029 tavoite määritellään lineaarisen päästöpolun, eli vuosittaisten raja-arvojen kautta.

Kun komissio esitteli LULUCF-asetuksensa vuoden 2021 heinäkuussa, Suomella oli käytettävissä KHK-inventaariotiedot- ja skenaariotiedot, joiden mukaan tuolloin tekeillä olevan maankäyttösektorin ilmastosuunnitelman täysimittaisella toimeenpanolla olisi ollut mahdollista saavuttaa Suomelle

asetuksessa ehdotettu vuoden 2040 tavoite. Maankäyttösektorin ilmastosuunnitelman valmistumisen jälkeen tilanne, kehitys- ja tulevaisuuskuva ovat muuttuneet merkittävästi sekä uusien inventaariotietojen että laskentamenetelmien päivittämisen seurauksena.

Suunnitelmassa todetaan, että jos maankäyttösektorista muodostuu päästölähde, yli menevät päästöt joudutaan kompensoimaan lisäpäästövähennyksillä taakanjakosektorille tai hankkimalla päästöyksiköitä muilta jäsenvaltioilta. Nykytilanteessa tämä on merkittävä riski Suomen kannalta. Suunnitelman mukaan nykyarvioiden mukaan maankäyttösektorin vaje voi nousta jopa 110–115 Mt CO₂-ekv jaksolta 2021–2025, ja teknisten korjausten ja joustomekanismien jälkeenkin vaje voi jäädä noin 84 Mt CO₂-ekv tasolle. Tämän suuruusluokan vaje on moninkertainen verrattuna koko taakanjakosektorin vuosittaisiin päästöihin.

MaRa pitää mahdottomana, että maankäyttösektorin vaje siirtyisi katettavaksi taakanjakosektorille. Maankäyttösektorin vaje on moninkertainen taakanjakosektorin päästöihin verrattuna, jotka olivat vuoden 2023 ennakkotietojen mukaan 25,1 Mt CO₂-ekv. Päästöyksiköiden ostaminen muilta EU-jäsenmailta on mahdollista, mutta jos päästöyksiköitä on ylipäänsä myynnissä, hintalappu olisi todennäköisesti miljardiluokkaa. Suomella ei ole raskaasti velkaantuneena valtiona varaa ostaa päästöyksiköitä muilta mailta.

MaRa katsoo, että Suomen kansallinen etu vaatii, että maankäyttösektorin päästöjen laskentatapaa tai kansallisia tavoitteita muutetaan, jotta tällaiseen tilanteeseen ei jouduta. Maankäyttösektorin tavoitteet tulee olla realistisia niin, että ne voidaan saavuttaa ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla.

MaRa toteaa, että Suomelle puhdas luonto ja ilma on tärkeä vetovoimatekijä matkailussa. Suomessa metsiä hoidetaan kestävästi ja meillä on EU-maista eniten suojeltuja metsiä. Metsät peittävät yli 75 prosenttia Suomen maapinta-alasta. Suomi on suhteellisesti Euroopan metsäisin maa. Euroopan unioni on tehnyt Euroopan metsistä, mukaan lukien Norja, Britannia ja Sveitsi, pois lukien Venäjä, State of Europe's Forests 2020 -selvityksen. Selvityksen tekstin mukaan Euroopassa on tiukimman suojelukategorian metsiä noin 3,6 miljoonaa hehtaaria ja ”niistä noin puolet on Suomessa”. Nämä ovat metsiä, joissa kaikki metsätalouteen tähtäävät toimet on kielletty. Selvityksen mukaan näitä metsiä on Suomessa 1,9 miljoonaa hehtaaria, mikä on 51,4 prosenttia Euroopan vastaavasta suojelualasta. Euroopan unionissa tiukimman suojelukategorian metsiä on 3,2 miljoonaa hehtaaria. Niistä Suomen osuus on 59,0 prosenttia.

Liikenne

Avovastaus

Suurin osa kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä (noin 96 prosenttia). Kuorma-autojen osuus tieliikenteen päästöistä on 35 prosenttia ja henkilöautojen osuus 52 prosenttia.

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa (noin 35 prosenttia) mutta samalla sen päästöt ovat vähentyneet sektoreista eniten rakennusten erillislämmityksen lisäksi. Liikenteen päästöt tulevat vähentymään perusennusteen mukaisesti voimakkaasti. Ne vähenevät arviolta 52 prosenttia vuoden 2005 tasosta, jolloin taakanjakosektorin tavoite puolittaa päästöt tulitisiin perusennusteen mukaan saavuttamaan. Perusennusteen mukaan liikenteen (ilman lentoliikennettä) kasvihuonepäästöt olisivat vuonna 2030 noin 6 Mt.

Liikenteen perusennusteessa ei ole huomioitu 1.4.2024 jälkeen käyttöön otettujen toimien vaikutuksia. Liikenteen päästöjä perusennusteeseen verrattuna lisää jakeluvelvoitteen nousun määräaikainen maltillistaminen, liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen ilman velvoitetason nostoa, jakeluvelvoitteen joustomekanismi, polttoaineveron kevenätminen, ajoneuvoveron keventäminen suuripäästöisillä autoilla ja joukkoliikenteen ALV:n nostaminen 10 prosentista 14 prosenttiin. Näiden toimien laskennallinen vaikutus on suunnitelmaluonnoksen mukaan 0,38-1,03 MT eli noin 0,32-0,97 MT yli tieliikenteelle lasketun -50 % päästövähennystason.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan liikenteen päästövähennystavoitteeseen pääseminen edellyttäisi uusia toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi vuoden 2030 osalta noin 0,32–0,97 Mt verran.

Suunnitelmassa mainitaan, että tavoite liikenteen päästöjen vähentämisestä (ns Fossiilittoman liikenteen tiekartta) on viety osaksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa. Mikäli näyttää siltä, että liikenteen päästöt eivät ole puolittumassa tavoitteen mukaisesti on olemassa riski, että Euroopan komissio tulkitsee fossiilittoman liikenteen tiekarttauudistuksen peru-tuksi. Jos uudistus katsottaisiin kokonaan perutuksi, voi siitä VM:n arvion mukaan seurata Suomelle jopa noin 80€ tulonmenetyksen RFF rahoituksessa.

Suunnitelmaluonnoksessa ehdotetaan seuraavia politiikkatoimia lisätoimiksi:

- Puhtaiden kuorma-autojen hankintatukien jatko vuosille 2026-2030
- Raskaan kaluston hankintatuet mikroyrityksille (sosiaalisen ilmaston rahaston SFC - toimi)
- Romutuspalkkiokampanja autokannan uudistamiseksi ja uusien nolla- ja vähäpäästöisten autojen osuuden kasvattamiseksi
- Romutuspalkkio pienituloisille (SFC-toimi)
- Konversiotuet bensiinikäyttöisen auton muuttamiseksi etanoli- tai kaa-sukäyttöiseksi
- MAL-sopimusten toteuttamisen jatkaminen vuosina 2024-2035
- Kävelyn ja pyöräilyn valtioavustus (SCF-toimi)
- Alueellisen joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen tuki (SCF-toimi)
- Julkisen jakeluinfran tukien jatkaminen 10 miljoonalla eurolla per vuosi

- Taloyhtiöiden latausinfra-avustus kampanjaluonteisesti 2026-2027 sekä selvitetään tarve ja mahdollisuudet avustuksen jatkamiseen vuosina 2028-2030
- Sähkökäyttöisten työsuhdeautojen veroedun jatkaminen vuoteen 2029 asti

Ehdotettujen politiikkatoimien vaikutus taakanjakosektorin päästöihin on vähintään 0,24 Mt CO₂-ekv.

MaRa pitää kannatettavana, että liikenteen päästöjä ehdotetaan vähennettäväksi kannustein ja tuin uusien verojen ja maksujen sijaan.

2.1 Romutuspalkkio

Päästöjä voidaan vähentää uudistamalla Suomen vanhentunutta autokantaa, joka on ikääntynyt vuodesta 2008 alkaen. Vuonna 2008 autojen keski-ikä oli 10,1 vuotta kun se vuonna 2024 on ollut 13,6 vuotta. Ruotsissa autokannan keski-ikä vuonna 2023 oli 11 vuotta ja Tanskassa 9,6 vuotta. Keskeisenä syynä Suomen vanhaan autokantaan on se, että Suomen brutto-kansantuote ei ole kasvanut finanssikriisin jälkeen kohta jo kahteen vuosikymmeneen. Kuluttajien heikko ostovoiman kehitys näkyy myös vanhentuvassa autokannassa.

MaRa katsoo, että romutuspalkkiokampanja on hyvä keino uudistaa vanhentuva autokantaa ja vähentää liikenteen päästöjä. Romutus-palkkio tulisi kohdistaa vähä- tai nollapäästöisen uuden tai vaihtoauton hankintaan. Romutuspalkkiolla voidaan vähentää myös suuripäästöisten autojen ostamista ulkomailta.

Aiemmat romutuskampanjat ovat olleet tuloksellisia. Traficomien seurantatutkimuksen mukaan vuosina 2020–2021 toteutetun romutuspalkkiokampanjan kirjausten perusteella autoja romutettiin yhteensä noin 6 500 kpl ja romutuspalkkiota käytettiin noin 1 700 uuden auton hankintaan. Seurantatutkimuksen mukaan päästövähennysten vaikuttavuuden lisäämiseksi mahdollisissa tulevaisuuden romutuspalkkiokampanjoissa voisi olla kannattavaa harkita ehtojen kiristämistä siten, että hiilidioksidipäästöjen enimmäismäärää kiristettäisiin tai bensiini- ja dieselautot hyväksyttäisiin tuen piiriin ainoastaan ladattavina hybrideinä.

2.2 Sähkökäyttöisten työsuhdeautojen veroedun jatkaminen

Keskimäärin 20–25 prosenttia ensirekisteröidyistä autoista valikoituu autokantaan työsuhdeautona. Työsuhdeautojen kannassa on noin 80 000 työ-suhdeautoa ja niiden kierto on vilkas. Sähkökäyttöiset

työsuhdeautot siirtyvät nopeasti vaihtoautomarkkinoille. MaRa katsoo, että sähkökäyttöisten työsuhdeautojen veroedun jatkaminen on myös kannatettava ja vaikuttava toimenpide.

2.3 Julkisen jakeluinfran tukien jatkaminen

Suunnitelmaluonnoksessa ehdotetaan julkisen jakeluinfran tukien jatkamista 10 miljoonalla eurolla per vuosi.

MaRa kannattaa ehdotusta mutta toteaa, että ehdotettu tukimäärä on vaatimaton erityisesti, kun otetaan huomioon se, että Suomen arvioidaan saavan fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupassa huutokauppatuloja liikenteen osalta noin 300 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2027–2030. Arvio on suuntaa antava, sillä tulot riippuvat päästöoikeuden hinnan kehityksestä sekä kulloisenkin vuoden huutokauppakiintiön koosta.

Huutokauppatuloja tulee ohjata sähköisen liikenteen edistämiseen ja henkilöautojen suurteholatausinfraan rakentamisen tukemiseen esimerkiksi liikenneasemien yhteyteen. Suurteholatausaseman vaatimat investoinnit ovat kalliita ja saatavilla oleva tuki vauhdittaisi latausasemien markkinaehtoista rakentamista eri puolelle Suomea.

2.4 Ei uusia veroja tai maksuja liikenteelle

MaRa pitää kannatettavana ja erittäin tärkeänä, että suunnitelmaluonnoksessa ei ehdoteta uusia politiikkatoimia, jotka tekisivät henkilöautoilusta nykyistä kalliimpaa.

Autoliikenne, etenkin henkilöautoliikenne, on Suomen matkailulle elintärkeä, tärkeämpi kuin muissa EU-maissa. Tämä aiheutuu siitä, että Suomeen ei ole taloudellisesti kannattavaa rakentaa sellaista rautatieverkkoa kuin tiheästi asuttuun manner-Eurooppaan. Suomi on maapinta-alaltaan suuri valtio, jossa etäisyydet ovat pitkiä ja väestöntiheys on matala. Myös kylmä talvemme lisää polttoainekustannuksia.

Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla nyt ja tulevaisuudessa. Suomalaiset tekevät esimerkiksi Pohjois-Suomen matkoista noin 90 prosenttia henkilöautolla. Useille tärkeille matkailupaikkakunnille ei ole rautateitä, ja lentäminen on varsinkin sesonkiaikaan kallista esimerkiksi lapsiperheelle. Autolla ajaminen lomalle on usein ainoa realistinen matkustusvaihtoehto perheelle. Usein lomakohteessa halutaan myös liikkua omalla autolla. Autolla tehty kotimaanmatkailu lisää kotimaista kysyntää, työllistää erityisesti kaupunkialueiden ulkopuolella ja tuo taloudellista

hyvinvointia myös ruuhka-Suomen ulkopuolelle. Kotimaanmatkailu tuottaa paljon erilaisia verotuloja valtiolle.

Vaikka sähköautojen määrä autokannassa lisääntyy, Suomessa on perusennusteen mukaan vuonna 2030 noin 2 miljoonaa polttomoottoriautoa. Henkilöautoilun kustannuksiin vaikuttaa kansallisten polttoaineiden valmisteverotasojen lisäksi biopolttoaineiden kiristytävä jakeluelvoite ja fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa.

Hallitusohjelman mukaisesti jakeluelvoitetta maltillisteettiin vuoksi 2025-2027. Vaikutus bensiinin hintaan on arvioitu olevan vuonna 2027 0,118 euroa ja dieseliin osalta 0,199 euroa, kun jakeluelvoite on 22,5 pro-senttia. Jollei lakia myöhemmin muuteta, jakeluelvoite nousisi vuoden 2028 alussa 31 prosenttiin ja olisi vuonna 2030 ja sen jälkeen 34 prosenttia. Jakeluelvoitteen kiristyminen nostaa bensiinin ja dieselin pumppuhintaa, mikä tekee autoilusta nykyistä kalliimpaa.

Polttoaineen jakelun päästökaupan on hallituksen esityksen (HE 119/2024) ja siinä olevaan komission laskelman perusteella puolestaan arvioitu nostavan bensiinin sekoitehintaa 16 senttiä litralta (sisältäen arvonlisäveron) ja dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta (sisältäen arvonlisäveron) vuonna 2030. Liikenteen kustannukset voivat päästökaupan takia nousta huomattavasti hallituksen esityksessä olevaa laskelmaa enemmän.

LVM:n EU:n 55-valmiuspaketin tieliikenteen ehdotusten kustannusvaikutuksia koskevassa selvityksessä (28.9.2022) todetaan, että jos hiilidioksiditonni hinta on 150 euroa, vaikutus bensiinin hintaan olisi 47 senttiä litralta ja dieselissä 34 senttiä litralta. Päästökaupan vaikutuksia polttoaineen hintaan on selvitetty myös huhtikuussa 2024 julkaistussa kansainvälisessä tutkimuksessa (Carbon prices on the rise? Shedding light on the emerging EU ETS2). Tutkimuksessa käytetyssä kolmessa eri skenaario-mallissa päästöoikeuden hinta vuonna 2030 olisi 71 euroa (Strong EP scenario), 160 euroa (Limited EP scenario) tai 260 euroa hiilidioksiditonni (Strong EP scenario). Komission käyttämä oletus päästöoikeuden hinnasta on näihin lukuihin nähden hyvin matala.

MaRa toteaa, että biopolttoaineiden jakeluelvoitteen kiristymisen ja tieliikenteen päästökaupan seurauksena henkilöautoilun kustannukset nousevat tulevina vuosina merkittävästi. Liikenteen kustannuksia ei tule kasvattaa polttoaineiden valmisteveroja korottamalla tai asettamalla liikenteelle uusia maksuja ja veroja, kuten tietullit tai kilometrivero. Henkilöautoilun kustannukset on pidettävä kohtuullisena käyttövoimasta riippumatta.

Maatalous

Avovastaus

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että maatalouden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistoimia suunniteltaessa tulee tunnistaa ruuan tuotannon merkitys koko yhteiskunnalle ja varmistaa, että esitettävät toimet eivät uhkaa kansallista ruokaturvaa. Suomalaisen maatalous- ja ruokapolitiikan ensisijaisena tavoitteena on kansallisen ruokaturvan ja hyvän ravitsemuksen takaaminen Suomessa asuville. Tulevaisuudessa ruuan kysyntä tulee myös globaalisti kasvamaan, joten jatkossa on kiinnitettävä huomiota tuotannon tehostamiseen eli päästöjen vähentämiseen tuotettua yksikköä kohden. Toimia suunniteltaessa ja niitä toimeenpantaessa tulee samalla selvittää ja varmistaa, että toimien vaikutus saadaan näkyviin Suomen kansalliseen kasvihuonekaasuinventarioon.

Politiikkatoimina esitetään biokaasun tuotannon ja käytön edistämistä, ravinteiden kierrätysten edistämistä, turvepeltojen kosteikkotoimia, metsäpinta-alan laajentamista sekä peltopankkipilotin jatkamista ja tilusjärjestelytoiminnan nopeuttamista. Näiden vaikutus taakanjakosektorin päästöihin on vuonna 20230 noin 0,12 Mt CO₂-ekv.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry ei ota kantaa yksittäisiin ehdotuksiin mutta toteaa toimenpiteiden kokonaisuuden osalta seuraavaa:

Kotimaassa tuotetut elintarvikkeet ovat erittäin tärkeitä matkailu- ja ravintola-alan yrityksille ja niiden asiakkaille. Asiakkaat arvostavat lähiruokaa ja puhtaita ja turvallisia kotimaisia elintarvikkeita. Suomessa tuotetussa lihatuotannossa ei käytetä antibiootteja toisin kuin monissa muissa maissa. Jos kotimainen ruoka kallistuisi ilmastotoimien seurauksena, ihmisille jäisi vähemmän rahaa käytettäväksi muihin palveluihin ja kotimaiset elintarvikkeet korvaantuisivat ulkomaisilla elintarvikkeilla. Tämä lisäisi myös elintarvikkeiden kuljetuksesta syntyviä päästöjä.

Ilmastotoimissa on vältettävä toimenpiteitä, joilla Suomen alkutuotannon kilpailukyky heikkenisi ulkomaiseen alkutuotantoon verrattuna. Kotimaisella ruokatuotannolla on myös tärkeä merkitys Suomen huoltovarmuudelle.

Suunnitelmaluonnoksessa on listattu tekijöitä, jotka voivat vaikuttaa maatalouden kasvihuonepäästöjen vähentymiseen tulevaisuudessa, mutta joiden päästövähennysvaikutuksen suuruutta ei ole pystytty arvioimaan.

Yhtenä tällaisena tekijänä mainitaan ruokahävikki. Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että ruokahävikkiä syntyy eniten kotitalouksissa (33 prosenttia kaikesta ruokajärjestelmämme ruokahävikistä). Luonnonvarakeskus on koordinoanut työtä, jossa Suomeen on kehitetty kansallinen ruoka-järjestelmän seurantajärjestelmä. Koko ruokajärjestelmä on laatinut yhteisen tiekartan, joka kokoa keskeisiä keinoja vähentää elintarvikejätettä kaikissa elintarvikeketjun vaiheissa.

Ravintoloissa tehdään jo paljon työtä hävikin vähentämiseksi. Ravintolat myös auttavat asiakkaitaan vähentämään omaa ruokahävikkiään. Hävikin syyt, syntymistavat, koostumus ja määrä riippuvat paljon ravintolan toimintatavasta, joten keinot sen ehkäisyynkin ovat ravintolakohtaiset. MaRa julkaisi 2021 jäsenistölleen ohjeen Ruokahävikin vähentäminen ravintolassa. Ohje esittelee ruokahävikin vähentämisen keinoja ja ohjaa pohtimaan, mitkä keinot omaan toimintaan soveltuvat parhaiten. Ohjeessa käydään läpi ruokatuotannon prosessi menekin arvioinnista asiakkaan ohjaamiseen.

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

-

Työkoneet

Avovastaus

-

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

-

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

-

Muita huomioita

Avovastaus

-

Massa Kai
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry