

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Lapin liitto pitää kansallisesti suunnitelmallista ja johdonmukaista ilmastotyötä erittäin tärkeänä. Puhdas energiasiirtymä vahvistaa elinkeinoelämän kilpailukykyä, luo uusia kilpailuetuja ja vähentää Suomen riippuvuutta ulkomaisista fossiilisista polttoaineista.

Suunnitelmaan sisältyvä hinta-arvio päästövähennystoimista tukee kustannustehokkuuden arviointia ja tarjoaa hyödyllistä tietoa myös alueellisten ilmasto-ohjelmien ja kuntien ilmastotyön tueksi.

KAISU:ssa esitetyt toimet eivät kuitenkaan riitä taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen saavuttamiseen. Suunnitelman 50 prosentin päästövähennystavoite perustuu merkittävässä määrin laskennallisiin ETS-joustoihin ja ylijäämäyksiköihin. Samanaikaisesti suunnitelmassa todetaan, että maankäyttösektorista on muodostunut päästölähde nielun sijaan, mikä voi lisätä painetta taakanjakosektorin toimiin. Tästä syystä taakanjakosektorilla tulisi tosiasiallisesti vähentää päästöjä enemmän, eikä voida luottaa siihen, että joustomekanismit yksin riittävät EU-velvoitteiden täyttämiseen.

Hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen vuoteen 2035 mennessä edellyttää päästövähennystoimien tehostamista ja riittävän rahoituksen varmistamista erityisesti taakanjakosektorilla. Liikenteen, työkoneiden ja maatalouden osuus kasvihuonekaasupäästöistä kasvaa päästökaupparektorin päästöjen laskiessa, mikä korostaa tarvetta tehokkaammille toimille ja rahoitukselle näillä sektoreilla.

Maankäyttösektorin osalta suunnitelma nojaa pitkälti Maankäyttösektorin ilmastosuunnitelman MISU:n toteuttamiseen, minkä vuoksi MISU:n riittävä rahoitus on varmistettava. Lisäksi

suunnitelmassa painotetaan teknisiä nieluja, joiden on useissa arvioissa todettu olevan kalliita ja tehottomia verrattuna luonnollisten hiilinielujen vahvistamiseen.

Energian osalta suunnitelmassa esiintyy ristiriitaisuuksia, erityisesti uusiutuvan energian lisäämisen osalta. Tuulivoimaloiden etäisyysvaatimukset alueidenkäyttölain uudistuksessa, YVA-rajan alentaminen sekä mahdollinen tuulivoimaloiden kiinteistöverotulojen jakaminen kuntien kesken eivät yhdessä tue puhtaan siirtymän edistämistä Suomessa.

Keskeinen ongelma suunnitelmaan kirjatuissa toimenpiteissä on rahoituksen puute tai riittämättömyys. Lapin liitto haluaa korostaa kuntien ja alueidenmerkittävää roolia ilmastotyössä ja tarvetta kuntien ja alueiden ilmastotyön rahoitukselle. Kuntien ilmasto-rahitusohjelma toimi tässä erinomaisesti ja samantapainen rahoitus jatkossa on välttämätön, jotta kunnat ja alueet voivat edistää päästövähennyksiä alueillaan. Lisäksi AKKE-rahoituksella saatiin hyviä alueellisia kokeiluja ja päänavauksia ilmastotyössä aikaan, ja AKKE- rahoitus olisi syytä palauttaa ja suunnata sitä erityisesti alueiden ilmastotyöhön.

Lisäksi Lapin liitto muistuttaa, että oikeudenmukaisessa siirtymässä kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa on huolehdittava myös saamelaisten elinkeinojen ja kulttuurin säilymisestä.

Liikenne

Avovastaus

Liikenteen osalta keskeisin päästövähennystoimi olisi hallituksen aiempien, päästöjä lisäävien päätösten – kuten jakeluvelvoitteen laskun – peruminen. Nämä päätökset heikentävät sähköistymisen kustannuskilpailukykyä, hidastavat kuluttajien siirtymää vähäpäästöisiin ajoneuvoihin ja vaarantavat taakanjakosektorin tavoitteiden saavuttamisen. Perumalla nämä päätökset voitaisiin palata perusuralle, mutta myös uusia toimia tarvitaan.

Suunnitelman liikenteen päästökehitys perustuu osin epärealistisiin oletuksiin. Päästöskenaarioissa arvioidaan, että Suomessa myydään vuosittain 125 000 uutta autoa ja että vuonna 2030 sähköautoja olisi 950 000 kappaletta. Vuosina 2020–2024 uusia autoja on ensirekisteröity keskimäärin 87 636 kappaletta, mikä on lähes 40 000 vähemmän kuin skenaarioissa oletetaan. Vuonna 2024 täyssähköautoja oli ajoneuvokannassa vain 118 297 kappaletta. Nykyisellä kehityksellä tavoitteeseen ei päästä ilman merkittävästi vaikuttavampia toimenpiteitä ja kohdennettua rahoitusta erityisesti niille ryhmille ja alueille, joilla sähköauton hankinta on taloudellisesti haastavaa ja yksityisautoilun tarve suuri.

Ehdotetut lisätoimet liikenteen päästöjen vähentämiseksi vaikuttavat osin spekulatiivisilta: monille toimille ei ole osoitettu rahoitusta tai rahoitus on riittämätön. Suurin toivo kohdistuu vielä epävarmaan sosiaaliseen ilmastorahastoon, eikä vaikuttavimmille toimille ole rahoitusta. Suunnitelmassa todetaan itsekkin, ettei liikenteen päästövähennystavoitteita saavuteta esitetyillä

toimilla. On epärealistista olettaa, että puutteet voitaisiin kattaa muilla sektoreilla, erityisesti kun maankäyttösektorin vajausta joudutaan paikkaamaan taakanjakosektorilla.

Jakeluvelvoitetta tulisi nostaa nykyistä kunnianhimoisemmin ja sen joustomekanismia edistää ripeästi. Erityisesti turvemaat ovat hyvä kohde mekanismille, ja kaksinkertainen päästövähennys on kannatettava tavoite.

Vähäpäästöisten käyttövoimien käyttöönotto raskaassa liikenteessä tukee elinkeinoelämän kustannustehokkuutta, omavaraisuutta ja kilpailukykyä pitkällä aikavälillä. Raskaan liikenteen latausinfrastruktuuria tulisi tukea myös teollisuusalueilla, mikä edistäisi myös työkoneiden sähköistämistä. Lisäksi vähäpäästöisen kaasun tankkausasemaverkoston laajentaminen on tärkeää. Pitkien matkojen sähkökuorma-autojen hankintatuki on kriittinen, sillä niiden markkina on vasta kehittymässä – yksi tällainen ajoneuvo vastaa päästöiltään 40–100 henkilöautoa. Nesteytetyn biometaanin jakeluverkostoa tulee tukea erityisesti raskaan liikenteen tarpeisiin.

Sähköautokannan kasvattamiseksi latausmahdollisuuksia on kehitettävä edelleen ja rahoitusta ohjattava erityisesti taloyhtiöille. Suunnitelmassa esitetty rahoitus ei ole riittävä. Myös yksityisen, yhteiskäytössä olevan latausinfrastruktuurin kehittämiseen harvaan asutuilla alueilla on kiinnitettävä huomiota. Lisäksi pyrkimyksessä liikenteen sähköistymiseen tulee huolehtia siitä, ettei siirtymä lisää yksityisautoilua julkisen liikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn kustannuksella.

Raideliikenteen kehittäminen puuttuu suunnitelmasta kokonaan, vaikka lähijunaliikenteen ja raitiotieinvestointien tukeminen voisi merkittävästi vaikuttaa kulkutapajakaumaan ja vähentää tieliikenteen päästöjä. Lähijunaliikenteen kokeiluja tulisi tukea erityisesti MAL-sopimusalueilla. Esimerkiksi Raahen ja Haaparannan välille olisi perusteltua kehittää koko Perämeren alueen kattava kansainvälinen lähijunaliikenteen verkosto, nyt kun Tornion ja Haaparannan välinen rata on sähköistetty. Kunnat voivat jatkossa ostaa lähijunaliikennettä, mutta usein tarvitaan valtion kumppanuutta – tämän vuoksi kokeiluihin tulisi varata erillistä määrärahaa.

Linja-autojen kaukoliikenne on vähentynyt merkittävästi erityisesti maaseutualueilla joukkoliikenteen tukien leikkausten seurauksena. Joukkoliikenteen rahoituksen tulisi nostaa tasolle, joka mahdollistaa hyvän palvelutason tarjonnan huomioiden myös matkailukeskukset sekä jatkoyhteydet lentoasemilta ja rautatieasemilta.

Kaukoliikenteen tukeminen ja kutsukyytikokeilut tulisi sisällyttää suunnitelmaan ja niiden rahoitusmahdollisuudet selvittää esimerkiksi sosiaalisen ilmaston kautta. Alueilla, joilla joukkoliikennettä ei voida järjestää riittävästi, tulisi kehittää tukimuotoja ja kokeiluja sähkökäyttöisistä yhteisautoista ja kimpapakyydeistä. Suunnitelman tulisi sisältää myös viranomaisten ja toimijoiden yhteistyötä harvaan asutuille alueille soveltuvia vaihtoehtoisten rahoitusmallien kehittämiseksi joukkoliikenteen ympärivuotisille palveluille.

Myös matkailun, monipaikkaisuuden ja etätyön tarpeet on otettava tässä huomioon ja matkailun ja paikallisväestön liikkumisen tarpeisiin vastaamisen yhdistämistä tulisi innovatiivisesti edistää. Suunnitelmassa tulisi olla toimenpiteitä, joilla kannustetaan yhteistyöhön kuntien, valtion, hyvinvointialueen ja toimijoiden kesken monipuolisten liikkumispalvelujen kehittämiseksi.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tuet tulisi nostaa vähintään aiemmalle tasolle eli 30 milj. € vuosi nykyisen 1.8 milj. euron sijaan. Väyläviraston investointiohjelmaan tulee nostaa myös kävelyn ja pyöräilyn väyliä. Kuntia tulee kannustaa rahoituksella ja edistämishjelmilla laatimaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmia sekä hyödyntämään valtionavustuksia kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä (infra, liikkumisen ohjaus ja palveluiden kehittäminen)

Suunnitelman tulisi sisältää myös toimenpiteitä, joilla varmistetaan kestävillä käyttövoimilla operoitavien lentoliikenneyhteyksien tarjonnan kasvu. Lisäksi tulisi varmistaa meriliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuus vuoteen 2050 mennessä.

Lisäksi Lapin liitto toivoo, että suunnitelmassa huomioidaan ja tuetaan myös Lapin liikennestrategian Lapin liikenteen päästövähennysinvestointeja. Lapin liikennestrategialla edistetään muun muassa Kemin Ajoksen ja Tornion Röyttän satamaratojen sähköistämistä, junaliikenteen kehittämistä matkailun ja työssäkäynnin tueksi, tunturiradan edistämistä sekä raideyhteyden kehittämistä Tornio–Haaparanta–Narvik-reitillä yhteistyössä Ruotsin ja Norjan kanssa. Myös rajat ylittävän henkilöjunaliikenteen kehittäminen Suomen ja Ruotsin välillä on Lapille tärkeää.

Maatalous

Avovastaus

Suunnitelmassa ei esitetä riittäviä toimenpiteitä, joilla maatalouden päästöt vähenisivät edes YMP:n mukaiset 13 %. Esitetyt turvepeltojen kosteikkotoimet ovat sinänsä kannatettavia, mutta niille ei ole osoitettu rahoitusta. Heikko- tai vajaatuottoisten turvepeltojen vettäminen, veden pinnan nostaminen tai ennallistaminen eivät ole viljelijälle taloudellisesti kannattavia toimia nykyisessä hehtaariperustaisessa tukijärjestelmässä. Maatalouden ollessa kannattavuuden rajoilla, ei voida edellyttää, että viljelijät toteuttavat näitä toimia omalla kustannuksellaan.

Heikkotuottoisten turvepeltojen vettäminen vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja vahvistaa maankäyttösektorin nettonielua kustannustehokkaasti. Suomessa on noin 280 000 hehtaaria turvepeltoja, joista noin 30 000 hehtaaria on laaja-alaisia ja heikkotuottoisia.

Kosteikkoviljely (esim. ruokohelpi, järviruoko, osmankäämi) tarjoaa vaihtoehtoisia tuotantomalleja vetetyille turvepelloille. Tämän edistämiseksi tarvitaan neuvontaa ja TKI-tukia markkinoiden luomiseksi. Kosteikkoviljelykasvien sisällyttäminen maataloustuen piiriin lisäisi viljelijöiden kannustimia ja joustavuutta.

Uusien turvepeltojen raivaamista tulisi ehkäistä esimerkiksi maankäytön muutosmaksulla, joka kohdistuisi aluksi turvemaihin.

Suomen strategioissa ja analyyseissä korostetaan, että maankäyttösektorin nielujen vahvistaminen edellyttää selkeitä ohjauskeinoja, kuten vesitalouden hallintaa turvemaille. Ilman systemaattisia toimenpiteitä saavutettava hyöty jää epävarmaksi.

Tuotantoeläinten päästöjä voidaan vähentää ilmastorehujen avulla, mutta tukipolitiikan tai tuottajahintojen on tuettava tätä siirtymää.

Lantabiokaasun tuotanto ja mädätteen ravinteiden kierrätys vähentävät kotieläintuotannon lannankäsittelyn päästöjä. Kestävä biokaasutuotanto edellyttää johdonmukaista julkista ohjausta ja sitoutumista 4 TWh tuotantotavoitteeseen investointien vauhdittamiseksi. Biokaasun tuotantoa tulee tukea investointirahoituksella, ravinteiden kierrätyksen edistämällä, alueellisten yhteistyöverkostojen mahdollistamisella, sääntelyn selkeyttämisellä ja viranomaisprosessien sujuvoittamisella.

Julkisia hankintoja tulee ohjata lainsäädännöllä ilmasto- ja ympäristövelvoittavampaan suuntaan, jotta niillä saavutetaan todellista vaikuttavuutta.

Eläinperäisen tuotannon osuus maataloussektorin päästöistä on merkittävä. Ilman kysyntäohjausta tuotannon vähentäminen on epätodennäköistä. Suunnitelmassa tulee lisätä kasvipohjaisten proteiinien tutkimus-, kehitys- ja markkinointitukea, jotta kuluttajille syntyy realistisia kotimaisia vaihtoehtoja.

Kotimaisten kasviproteiinien arvoketjujen vahvistaminen vähentää ruokajärjestelmän päästöjä, parantaa huoltovarmuutta ja edistää terveellistä ruokavaliota. TK-rahoitus (10 M€/vuosi vuosina 2026–2029) tulee kohdentaa ensisijaisesti kotimaisten kasviproteiinien arvoketjujen kehittämiseen, jotta niiden kasvu- ja vientipotentiaali voidaan hyödyntää.

Kestävä ruokajärjestelmä edellyttää strategista ja pitkäjänteistä kehittämistä. Ruokastrategian toimeenpanon yhteydessä on laadittava tiekartta kasviproteiinien arvoketjujen kehittämiseksi, mikä tukee päästövähennyksiä ja luo ennakoitavan investointiympäristön.

Valtiolla on keskeinen rooli kuntien tukemisessa uusien ravitsemussuositusten toimeenpanossa ja julkisten ruokapalveluiden kehittämisessä. Keinoja tähän ovat mm. markkinavuoropuhelun edistäminen elintarviketeollisuuden ja ammattikeittiöiden välillä, koulutusmahdollisuuksien tarjoaminen ruokapalveluhenkilöstölle sekä koulujen roolin vahvistaminen ruokakasvatuksessa.

Tanskassa ja Hollannissa on tehty merkittäviä ehdotuksia maataloustuotannon uudistamiseksi ja päästöjen vähentämiseksi – näistä maista tulisi ottaa oppia ja välttää virheiden toistaminen.

Suomen tulisi lisäksi kannustaa metsänomistajia hiilensidontaa lisääviin ja hiilivarastoja vahvistaviin toimiin erillisellä ohjelmalla, josta maksetaan hiilikorvausta lisäisestä hiilensidonnasta.

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

-

Työkoneet

Avovastaus

Suomen työkonealan viennin arvo on yli 7 miljardia euroa. Työkoneiden puhtaan siirtymän edistäminen – erityisesti sähköistäminen ja digitalisaatio – vahvistaa suomalaisten yritysten vientiä ja kilpailukykyä.

Nolla- ja vähäpäästöisten työkoneiden kehittämistä ja käyttöönottoa tulee edistää puhtaan siirtymän strategialla sekä uuden teknologian demonstraatiotuilla. Hankintatukia voidaan kohdentaa kustannustehokkaasti esimerkiksi pyöräkuormaajiin ja kaivinkoneisiin, erityisesti mikroyrityksille.

Sähköisten työkoneiden latausinfrastruktuuria tulee tukea erityisesti teollisuusalueilla, joissa työkoneiden käyttö on intensiivistä. Tämä infrastruktuuri palvelee myös raskasta liikennettä.

Lapille tärkeän poronhoidon työkalustoa tulee kehittää päästöttömäksi kohdentamalla siihen resursseja ja tu

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

Suunnitelmassa on sinällään hyvä tarkoitus jatkaa, edistää ja tukea kuntien ilmastotyötä ja kannustaa tähän sekä varmistaa toimien toteutumista mutta Suunnitelmassa ei ole kuitenkaan mitään konkreettista toimenpidettä eikä rahoitusta tälle. Kuntien ilmastoratkaisut -ohjelmalla saatiin konkreettisesti edistettyä ja tuettua kuntien ja alueiden ilmastotyötä, ja vastaava ohjelma tarvitaan takaisin.

Kävelyn ja pyöräilyn investointeihin on ohjattava merkittävästi enemmän rahoitusta.)kts. liikenneosio)

Kuntien valtionosuusjärjestelmän uudistuksessa on huomioitava päästövähennykset ja puhtaan siirtymän investointien edistäminen: leikkaukset tuulivoimakunnilta muille heikentävät alueiden motivaatiota kaavoittaa hankkeita.

Kuntien ja maakuntaliittojen on pystyttävä keräämään suurempia asiakasmaksuja kaavoituksesta kaavoituksen resurssien turvaamiseksi mikäli kaava tulee yksityistä hanketoimijaa varten (esim. tuulivoima- tai kaivoskaava) – asiakasmaksuilla turvataan kaavoituksen resurssit. Maakuntakaavoituksen rahoittaminen tukisi puhtaan siirtymän investointeja. Rahoitustarvetta korostaa myös se että maakuntakaavojen merkittävyttä ollaan lisäämässä tuulivoimaloiden etäisyysvaatimuksilla.

Alueellisissa ilmasto-ohjelmissa tulisi tukea yhteistä koordinoitua ja perustaa alueellisia ilmastoneuvostoja, jotka yhdistävät energiantuotannon, liikenteen, maankäytön ja kulutuksen politiikat sekä seuraavat yhteisiä indikaattoreita. Kunnille tulisi tarjota nykyisen päästöseurannan lisäksi yhtenäistä nieluseurantaa hiilineutraaliustavoitteen edistämiseksi.

Kuntien ja alueiden ilmastotyöhön tulisi olla velvoittavaa ja siihen tulisi sitoa kulutus pohjaisten päästöjen seuranta ja raportointi osana paikallista ilmastostrategiaa, ei pelkästään tuotantopohjaisia päästöjä.

Kuntien ja kuluttajien energianeuvontaa on resurssoitava riittävästi ja siten että sitä on erityisesti ja helposti saatavilla juuri niillä alueilla joilla energiaköyhyysriskit suuret

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

Kulutus pohjaiset päästöt voivat olla moninkertaiset verrattuna paikallisiin tuotantopäästöihin. Niihin voidaan vaikuttaa tehokkaasti esimerkiksi hankintapolitiikan, kuluttajaviestinnän ja paikallisten kiertotalousohjelmien avulla, jotka pienentävät päästöjä arvoketjun eri vaiheissa.

Kunnille tulee tarjota kohdennettua teknistä ja rahoitustukea kulutus pohjaisten toimitusketjujen hiilijalanjäljen laskentaan erityisesti elintarvike-, rakentamis- ja jätehuoltosektoreilla. Laskennan tulosten pohjalta voidaan paikallisesti tuoda esiin vähähiilisiä vaihtoehtoja kampanjoinnin, julkisten hankintojen ja paikallisverkostojen kautta.

Verotus- ja tukimekanismit tulee sitoa kulutuksen hiilijalanjälkeen. Esimerkiksi elintarvikeverotuksessa voidaan harkiten suosia vähähiilisiä, paikallisia tuotteita ja rajoittaa korkeahiilisten tuontituotteiden markkinointia. Samalla kuluttajille tulee tarjota selkeää ja ymmärrettävää hiilijalanjälkitietoa.

Kysyntäohjaus täydentää tarjontapolitiikkaa: yksittäisen kuluttajan valinnat muuttuvat, kun tieto ja taloudellinen signaali yhdistyvät. Tämä luo edellytyksiä kulutus pohjaisten päästöjen vähentämiselle ja tukee siirtymää kohti kestävämpää yhteiskuntaa.

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

-

Muita huomioita

Avovastaus

-

Takkula Hannu
Lapin liitto

Pesonen Hanna-Leena
Lapin liitto