

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Suomen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta. Ilmastolain mukaisesti suunnitelmassa esitetään tavoite taakanjakosektorin kasvihuonekaasujen päästöjen kehityksestä. Suunnitelmassa linjataan toimet, joilla ihmisen toiminnasta aiheutuvia taakanjakosektorin kasvihuonekaasujen päästöjä vähennetään sekä esitetään arviot kasvihuonekaasujen päästöjen kehityksestä ja toimien vaikutuksista niihin.

Keskeiset huomiot

Ilmastonmuutos, luonnonvarojen ylikulutus ja luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen ovat vakava uhka luonnon lisäksi myös ihmisten hyvinvoinnille ja yrityksille. Yhteiskunnan tulee kiinnittää laajasti huomiota näiden asioiden ratkaisemiseen. Suomen Yrittäjät pitää tärkeänä, että Suomen ilmastopolitiikka on kunnianhimoista, ja samalla reilua ja tasapainoista. Kustannustehokkaat ja oikeudenmukaiset ilmastotoimet edellyttävät riittävää ja ajantasaista tutkittua tietoa.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa linjatut politiikkatoimet tulee ottaa käyttöön viipymättä, selkeästi aikataulutettuina ja rahoitukseltaan varmistettuina. Viiveet kasvattavat kokonaiskustannuksia ja vaikeuttavat veloitteiden täyttämistä, joten toimeenpanon on edettävä etupainotteisesti.

Suunnitelmassa linjattujen päästövähennystoimien tulisi Suomen ilmastovelvoitteiden saavuttamisen ohella tukea yritysten kilpailukykyä ja investointimahdollisuuksia. Suunnitelman toimeenpanon yhteydessä tulee varmistaa, että tarvittavat päästövähennykset toteutuvat mahdollisimman pienin yhteiskunnallisin kustannuksin. Ilmastotoimien tulee olla vaikuttavia, mutta

myös sosiaalisesti oikeudenmukaisia, jotta ne voivat aidosti tukea myös pidemmän aikavälin kokonaiskestävää siirtymää.

Taakanjakosektorin päästövähennysten kiihdyttämiseksi tulisi edistää voimakkaasti liikenteen sähköistymistä, latausinfrastruktuuria ja latausmarkkinan kehitystä. Tieliikenteen päästökaupan tuottoja tulee osoittaa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran toteuttamiseen ja raskaan liikenteen vähäpäästöisen kaluston hankintatukiin. Hankintatuki tulee ulottaa raskaan kaluston ohella pk-yritysten puhtaisiin henkilö- ja pakettiautoinvestointeihin.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa linjatut maatalouden päästövähennyksiin tähtäävät toimet tulisi ottaa käyttöön viipymättä. Turvemaapeltojen ilmastotoimille tulisi luoda merkittävästi nykyistä vahvemmat kannustimet; maatalouden ja maankäyttösektorin nettonielun vahvistamiseksi tarvittaisiin korvauksia hiilidioksidin sitoille. Hiilen sitominen viljelymaiden maaperään parantaa viljelyvarmuutta ja tukee siten maatalouden ilmastomuutokseen sopeutumista. Ilmastosuunnitelmaan tulisi myös sisällyttää ohjauskeinoja, jotka edistävät siirtymää kohti ilmastoystävällisempää ruokajärjestelmää.

Sosiaalisen ilmastorahaston toimenpiteillä voidaan tukea rakennusten energiatehokkuuden parantamista ja vähentää rakennusten lämmityksen päästöjä. Suomen Yrittäjät puoltaa avustuksia asuin- ja yrityskiinteistöjen fossiilisen öljy- tai kaasulämmityksen vähentämiseen (sis. ilmalämpöpumput) sekä asuinrakennusten energiatehokkuuden parantamiseen.

Kustannustehokkaat toimet ja pk-yritykset huomioiva toimeenpano

Ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää kustannustehokkaiden ja vaikuttavien ohjauskeinojen käyttöönottoa. Poliittikkatoimia ei voi suunnitella yksittäisten toimialojen tai kokoluokkien näkökulmasta, vaan koko yrityskentän tarpeet ja potentiaali huomioiden. Markkinaehtoiset ratkaisut, kuten selkeä päästöjen hinnoittelu ja teknologianeutraalit kannustimet, ovat avainasemassa päästövähennysten toteuttamisessa tehokkaasti ja laajasti yrittäjyyttä tukevalla tavalla

Valittujen toimenpiteiden tulee perustua parhaaseen saatavilla olevaan tutkittuun tietoon ja olla mitattavissa sekä vaikuttavuudeltaan todennettavissa. Puhtaan teknologian käyttöönottoa, kiertotaloutta ja uusiutuvan energian hankkeita tulee tukea tavalla, joka vahvistaa yritysten investointihalukkuutta ja kotimaisen arvonlisän syntyä.

Ilmastomuutoksen hillitseminen ja kiertotalouden edistäminen vaikuttavat laajasti myös yrittäjiin. Markkinoiden muutos riippuu paljon poliittisista päätöksistä, mutta myös teknologian kehittymisestä

sekä muutoksista kuluttajien ja yritysten käyttäytymisessä. Talouden rakenteita tulee muokata niin, että fossiilittomista polttoaineista päästään eroon ja kiertotaloutta edistetään määrätietoisesti. Vero- ja tukipolitiikkaa tulee muokata tukemaan yhä voimakkaammin siirtymää kohti hiilineutraalia kiertotaloutta. Verotuksen painopistettä tulisi siirtää voimakkaasti työn ja yrittäjyyden verotuksesta kohti haittojen, kuten päästöjen, verotusta.

Pienet ja keskisuuret yritykset ovat avainasemassa ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, sillä ne muodostavat suuren osan Suomen taloudesta ja työllisyydestä. Siksi ilmastopolitiikan valmistelussa ja toimeenpanossa on varmistettava, että yritykset saavat selkeät ja ennakoitavat pelisäännöt, riittävästi tietoa sekä hallinnollisesti yksinkertaiset tukijärjestelmät. Ilmastotoimien onnistuminen edellyttää, että sääntely kannustaa investointeihin ja mahdollistaa markkinaehtoisten ratkaisujen syntymisen Suomessa.

Pk-yritykset tulee huomioida myös kansallisen ilmastopolitiikan laajentamisen sekä kehittämisen valmisteluissa ja täytäntöönpanossa. Yrittäjät tarvitsevat riittävästi tietoa, neuvontaa ja tukea uusien sääntöjen ja velvoitteiden noudattamiseksi sekä päästöjen vähentämiseksi.

Liikenne

Avovastaus

Liikennesektori kattaa noin 23 prosenttia Suomen päästöistä. Tästä noin 52 prosenttia syntyy henkilöautoliikenteestä, 7 prosenttia pakettiautoista ja 35 prosenttia raskaasta liikenteestä. Linja-autoliikenteen osuus on noin 5 prosenttia. Suurin osa Suomen tavaraliikenteestä kulkee maanteitse.

Pk-yrityksillä on merkittävä rooli tavara- ja henkilöliikenteen palveluiden tarjoajana. Alalla toimii yli 24 000 pientä ja keskisuurta yritystä. Niiden toimintaedellytykset vaikuttavat suoraan alueelliseen saavutettavuuteen ja koko yhteiskunnan toimintavarmuuteen.

Nopea fossiilisista polttoaineista irtaantuminen on haaste kuljetussektorille ja sitä käyttäville yrityksille. Sähköistymisellä on jo merkittävä rooli varsinkin kevyemmässä kalustossa ja jakeluliikenteessä, mutta raskaassa liikenteessä vaihtoehtoisia vähäpäästöisiä teknologioita on lyhyellä aikavälillä rajoitetusti. Esimerkiksi jakeluvelvoitteen kustannusvaikutusten tulisi kohdistua ensisijaisesti yksityisautoiluun, jossa sähköiseen liikenteeseen siirtyminen on teknologisesti ja infrastruktuuriltaan helpommin ja nopeammin toteutettavissa. Ammattiliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien tankkaus- ja latausinfrastruktuuria tulisi kehittää liikenteen päästövähennysten vauhdittamiseksi.

Suomi on sitoutunut vähentämään kotimaan liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla 2030 mennessä. Vuoden 2045 tavoitteena on nollapäästöinen liikenne. Ilman ennalta-arvaamattomia eksogeenisiä muutoksia päästövähennysurassa, näitä tavoitteita ei saavuteta käytössä olevin tai tähän mennessä päätetyin toimin. Päinvastoin hallitus on tehnyt liikenteen päästöjä lisääviä toimia,

joiden vuoksi liikennesektori ei ole enää perusennusteen mukaisesti saavuttamassa sille aiemmin asetettuja velvoitteita. Ilmastosuunnitelmassa esitetyn arvion mukaan uusia lisätoimia vuoden 2030 osalta ei olisi välttämättä tarvittu ilman hallituksen liikenteen päästöjä lisääviä päätöksiä.

Liikenteen toimenpiteinä ilmastosuunnitelmassa listataan esimerkiksi puhtaiden kuorma-autojen hankintatuet, julkisen jakeluinfran tuet, raskaan kaluston hankintatuet mikroyrityksille, kävelyn, pyöräilyn valtionavustus sekä alueellisen joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen kehittäminen. Näistä kolme viimeksi mainittua voidaan mahdollisesti rahoittaa EU:n sosiaalisen ilmastorahaston kautta.

Kaikki suunnitelmassa esitetyt päästövähennystoimet ovat kannatettavia, mutta toimien määrä ei skenaariolaskelmien mukaan vastaa sitä päästöjen kasvua, jonka hallitusohjelmaan kirjatut toimet aiheuttavat. Liikennesektori ei siten ole saavuttamassa sille aiemmin asetettua 50 prosentin päästövähennystavoitetta vuonna 2030. Lisäksi toimenpideohjelman mukaisten päästövähennysten toteutuminen riippuu pitkälti rahoituksen riittävydestä ja investointien toimeenpanosta.

Valtiovarainministeriön arvion mukaan, jos liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä epäonnistuu, tämä voisi johtaa Suomelle jopa noin 80 miljoonan euron tulonmenetykseen EU:n elpymis- ja palautumistukivälineestä (RRF). Tämä tarkoittaa, että tulonmenetyksen välttämiseksi hallituksen on joko peruttava liikenteen päästöjä kasvattavat päätöksensä tai ilmastosuunnitelmaan on sisällytettävä riittävä määrä uusia lisäisiä päästövähennystoimia vuodelle 2030.

Suomen Yrittäjät katsoo, että liikenteen päästökauppatulot tulee kohdentaa liikennesektorin energiamurroksen vauhdittamiseen kaikissa liikennemuodoissa. Mitä hitaammin liikennesektori irtautuu fossiilisista polttoaineista, sitä suuremmaksi päästökaupan kustannukset yhteiskunnalle muodostuvat. Tieliikenteen päästökaupan tuottoja tulee osoittaa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran toteuttamiseen ja raskaan liikenteen vähäpäästöisen kaluston hankintatukiin.

Latausinfrastruktuurin ja latausmarkkinan kehityksen tukeminen on hyvä ja tärkeä tavoite. Tehokas ja taloudellinen latausinfrastruktuuri on keskeinen kysymys tavaraliikenteen sähköistymisessä. Sähköiseen hyötyajoneuvokalustoon siirtyminen edellyttää laajasti saatavilla olevaa, tehokasta ja luotettavaa latausinfrastruktuuria. Toistaiseksi julkista latausinfrastruktuuria on laajamittaisesti tarjolla lähinnä henkilöautokalustolle.

Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen tutkimushankkeen tulosten perusteella liikenteen sähköistymistä voitaisiin edistää muiden keinojen lisäksi panostamalla hyvään julkiseen teholatausverkostoon myös vähemmän liikennöidyillä alueilla: ”Mikäli liikennemäärät näillä reiteillä eivät ole riittävän suuria luomaan kannustimia investoida teho- ja suurteholatausasemiin, tällaisille alueille kohdennettuja julkisen latausinfran tukia voi pitää jatkossakin perusteltuina.” (Ferreira, Laukkanen ym. 2024).

Sosiaalisen ilmastorahaston varoja tulee osoittaa myös joukkoliikenteen hankintojen lisäämiseen, kuten suunnitelmassa esitetään. Suomen Yrittäjät pitää kestävien liikkumismuotojen tukea ELY-keskusten tilaamaan joukko- tai kutsuliikenteeseen kannatettavana. Tämä parantaa kansalaisten mahdollisuutta kestäviin kulkumuotovalintoihin sekä liikenneyritysten liiketoimintaa. Liikennöintisopimusten tulee olla riittävän pitkiä ja ehdoiltaan sellaisia, että liikennöitsijät voivat investoida myös puhtaampaan kalustoon.

VATT:n LATAAVA-hankkeen tutkimustuloksia tiivistävän policy brief 2024:10:n mukaan ”henkilöautokannan kiihtyvistä sähköistymisestä huolimatta sähköistyminen ei yksin riitä kansallisten ja EU-tason ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Etenkin kaupunkialueilla on tarpeen pyrkiä kasvattamaan joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn osuutta kulkumuodoista.” (Ferreira, Laukkanen ym. 2024).

Yritysten raskaan kaluston (kuorma-autot, linja-autot) hankintatuki on kannatettava toimi, myös yhdistettynä latausinfraan tukeen. Tuen kohdentamisella tulee hakea suurinta vaikuttavuutta päästökehitykseen, mikä on huomioitava kohdeyritysten määrittelyssä. Hankintatuki tulee ulottaa raskaan kaluston ohella pk-yritysten puhtaisiin henkilö- ja pakettiautoinvestointeihin. Tämä edistää yritystoiminnan puhdasta siirtymää, autokannan uusiutumista sekä mahdollistaa yritysten osallistumisen julkisiin hankintoihin, joissa edellytetään päästötöntä kalustoa.

Nykyiset toimet ovat oikeansuuntaisia, mutta riittämättömiä liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi. Investointiohjelmien taso on matala ja toteutuminen epävarmaa. Valtion avustukset kunnille kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ovat olleet vuositasolla 3–4 miljoonaa euroa, mikä on käytännössä ilmastotavoitteiden kannalta riittämätön taso eikä varmista tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavaa kulkumuotosiirtymää. Yhteenlaskettuna valtion avustusten taso vastaa yhden keskisuuren kaupungin vuosittaista panosta jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyihin (WSP Finland Oy 2023, Selvitys pyöräliikenteen infrakustannusten seurannasta).

Puhtaiden ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen tuki yksityishenkilöille romutuspalkkion muodossa ei ole välttämättä henkilöautojen osalta realistinen, sillä sähkö- ja vähäpäästöiset henkilöautot vaativat toistaiseksi edelleen suurehkon rahoituksen. Toimenpide olisi tehokkaampi, jos se sisältää mahdollisuuden sähköavusteisen pyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan. Romutuspalkkiolla ei myöskään tulisi tukea polttomoottoriautojen hankintaa, vaan rajalliset tukirahat tulisi kohdentaa merkittävästi energiatehokkaamman sähköisen liikenteen osuuden kasvattamiseen.

Viitteet

Ferreira, E., Laukkanen, M., Palanne, K., Räihä, J., Sahari, A., Sumu, S., Suomalainen, E. & Vesanen, S. 2024. Latausinfotukien vaikuttavuuden arviointi. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2024:14. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-364-7>

WSP Finland Oy. 2023. Selvitys pyöräliikenteen infrakustannusten seurannasta. Saatavilla: <https://www.wsp.com/fi-fi/nakemyksia/suosituksia-pyoralikenteen-kustannusten-seurantaan>

Maatalous

Avovastaus

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa linjatut maatalouden päästövähennyksiin tähtäävät toimet tulisi ottaa käyttöön viipymättä. Turvemaapeltojen ilmastotoimille tulisi luoda merkittävästi nykyistä vahvemmat kannustimet, sillä peltomaan ala ja erityisesti turvepeltojen ala on tärkein yksittäinen maatalouden päästöihin vaikuttava tekijä. Turvepeltoja tulisi vettää ja maatalouskäytön ulkopuolelle jääneitä peltolohkoja, turvetuotannosta poistuneita suonpohjia ja heikkotuottoisia peltoja tulisi metsittää.

Suomen pelloista on turvepeltoja noin kymmenen prosenttia, mutta niiden osuus viljelysmaiden kaikista kasvihuonepäästöistä on yli 80 prosenttia. Turvepellot tuottavat noin 60 prosenttia koko maatalouden ilmastopäästöistä. Turvemaapeltojen päästöjä voidaan vähentää huoltovarmuutta vaarantamatta, koska osa päästöjä tuottavista turvemaapelloista ei ole enää viljelykäytössä eikä maataloustukien piirissä.

Ruoantuotannon ulkopuolella olevien turvemaapeltojen vettäminen olisi erittäin toimiva ja kustannustehokas päästövähennystoimi. Luonnonvarakeskus Luken arvion mukaan esimerkiksi 6000 peltohehtaarin vettämisellä voisi vähentää maatalouden ilmastopäästöjä enimmillään prosentilla, mikä olisi samaa luokkaa aiempien toimien yhteenlaskettujen päästövähennysten kanssa. Turvepeltoja vettämisellä voidaan vastata myös EU:n ennallistamistavoitteisiin ja luonnon monimuotoisuuden edistämistavoitteisiin.

Kuuden tuhannen peltohehtaarin vettäminen maksaisi noin 30 miljoonaa euroa kolmelle vuodelle jaettuna. Aiemmin toteutettuihin toimiin, kuten lietteen sijoituksen, ravinteiden kierrätyksen, ympäristönurmien perustamisen ja kerääjäkasvien kylvämisen tukiin, on investoitu noin 80 miljoonaa euroa vuodessa.

On hyvä, että ilmastosuunnitelmassa mainitaan potentiaalisena päästövähennystoimena luomutuotannon lisääminen, vaikka sen päästövähennysvaikutusta ei ole pystytty arvioimaan.

Kohtuullinen määrä luonnonhoitolaidunnusta, kuten nautaeläinten laiduntamista perinnebiotoopeilla, ylläpitää maisemien avoimuutta, vahvistaa luonnon monimuotoisuutta ja tukee maaperän kasvukuntoa. Luomutuotannossa käytettävät viljelymenetelmät edistävät orgaanisen aineksen ja hiilen kertymistä maaperään.

Luonto- ja ilmastotavoitteiden saavuttamista voidaan ruokajärjestelmän osalta tukea myös edistämällä suomalaisten korkean jalostusarvon kasvipohjaisten elintarvikkeiden sekä laboratoriossa tuotettujen ravintoproteiinien kysyntää ja tuotantoa. Kotimaisen kasviproteiinin tarjonnan ja markkinoinnin lisääminen luo yrityksille kasvumahdollisuuksia niin kotimaassa kuin kansainvälisesti. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan tulisi sisällyttää ohjauskeinoja, jotka edistävät siirtymää kohti ilmastoystävällisempää ruokajärjestelmää.

Ruokavalion muutokset mahdollistaisivat kustannustehokkaasti merkittävät päästövähennykset. Ruokavalioiden siirtyminen mahdollistaisi ruoan tuottamisen huomattavasti nykyistä pienemmällä pinta-alalla (Niskanen & Valtiala 2022). Suorien päästövähennysten lisäksi muutos mahdollistaisi heikotuohtoisimpien peltojen siirtämisen tehokkaampaan käyttöön: ruokavalion muutosten myötä merkittävä osa ilmastoa lämmittävistä ja vesistöjä rehevöittävistä rehupelloista voitaisiin muuttaa esimerkiksi hiiltä ilmakehästä poistaviksi metsiksi. Samalla vapautuisi lisää mahdollisuuksia fossiilisia korvaaville ja Suomen taloutta vahvistaville puupohjaisille ratkaisuille.

Hyönteisproteiinin hyödyntämistä tulisi edistää osana kestävä ruokajärjestelmän kehittämistä. Se on resurssitehokas ja ympäristölle kevyt proteiinintuotannon muoto. Hyönteistuotanto pienentää huomattavasti nykyjärjestelmän ekologista jalanjälkeä: se vaatii vähemmän maapinta-alaa, kuluttaa murto-osan vedestä ja tuottaa selvästi vähemmän kasvihuonekaasupäästöjä kuin tavanomainen lihan tuotanto. Hyönteistuotannon pinta-alatehokkuuden ansiosta se ei ole yhtä riippuvainen peltopinta-alasta ja vapauttaa siten maata muuhun hyötykäyttöön.

Ruokajärjestelmän osalta keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa tulisi tarkastella nykyistä kattavammin esimerkiksi edellä mainittuja toimia ja niiden vaikutuksia. Suunnitelmassa mainitaan lyhyesti uudet kansalliset ravitsemussuositukset ja niiden ohjaus kohti kasvipainotteisempia ruokavalioita sekä terveys- että ympäristösyistä. Suunnitelmassa tulisi maininnan lisäksi esittää toimenpiteitä, jotka ohjaisivat keskimääräistä kuluttajaa kohti ravitsemussuositusten mukaista ruokavaliota. Suunnitelmassa käsitellään kiitettävästi ruokahävikin vähentämistä ja julkisten hankintojen kohdentamista osana ruokajärjestelmän kestävyuden parantamista, mutta myös näitä edistävät uudet toimet puuttuvat ilmastosuunnitelman toimenpidekokonaisuudesta.

Maatalouden ja maankäyttösektorin nettonielun vahvistamiseksi tarvittaisiin myös korvauksia hiilidioksidin sitojille. Luonnonvarakeskuksen mukaan pelkästään maankäyttösektorilla on yli 10 miljoonan hiilidioksiditonnin suuruiset päästövähennysmahdollisuudet, joista vaikutuksiltaan merkittävimmät on listattu tutkimuksessa ”Maankäyttösektorin ilmastotoimenpiteet: Arvio päästövähennysmahdollisuuksista” (Lehtonen ym. 2021). Tutkimus sisältää myös laadulliset arviot

ilmastotoimenpiteiden vaikutuksista muihin ekosysteemipalveluihin, vesistökuormitukseen ja luonnon monimuotoisuuteen.

Hiilen sitominen viljelymaiden maaperään parantaa viljelyvarmuutta ja tukee siten maatalouden ilmastonmuutokseen sopeutumista. Suomessa tulisi viipymättä ja mahdollisimman laajasti ottaa käyttöön toimenpiteitä, joilla ylläpidetään tai lisätään maatalouden maanieluja ja -varastoja ja vähennetään maaperän alttiutta ilmastonmuutoksen seurauksille.

Viitteet

Lehtonen, ym. 2021. Maankäyttösektorin ilmastotoimenpiteet: Arvio päästövähennysmahdollisuuksista. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 7/2021. Luonnonvarakeskus. Helsinki. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-380-152-3>

Niskanen, O., Valtiala, J., Wejberg, H., Torvinen, M. & Karhula T. 2022. Kiinteistörakennetta kehittämällä kestävyttä viljelyyn: KIVAPELTO-hankkeen loppuraportti. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 93/2022. Luonnonvarakeskus. Helsinki.

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

Ilmastotavoitteisiin pääsemiseksi fossiilisten polttoaineiden käyttö tulee vähenemään merkittävästi. Tämä luo laajasti mahdollisuuksia teollisuudelle ja yrittäjävetoisille hankkeille puhtaiden teknologioiden, uusiutuvien raaka-aineiden hyödyntämisessä ja polttoaineiden käyttöönotossa. Markkinaehtoisilla ratkaisuilla saavutetaan kustannustehokkaita päästövähennyksiä ja edistetään kiertotalouteen siirtymistä.

Öljylämmityksestä luopuminen on keskeinen askel rakennusten erillislämmityksestä aiheutuvien päästöjen vähentämisessä, sillä se vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä ja edistää siirtymistä vähäpäästöisiin lämmitysmuotoihin.

Myös energiatehokkuus on ratkaisevassa roolissa rakentamisen päästöjen hillinnässä. Puurakennusten pitkäikäiset hiilivarastot edistäisivät ilmastotavoitteita, ja samalla Suomen talous hyötyisi entistä korkeamman jalostusasteen tuotteista. Suomalaiset pk-yritykset hyötyisivät

puurakentamisen kasvusta, sillä puu voidaan sahata ja jatkojalostaa rakennuselementeiksi kotimaassa. Lisäksi korkean osaamisen puuelementit soveltuvat vientituotteeksi. Puurakentamista voidaan lisätä ilman hakkuumäärien kasvattamista, kun osa nykyisestä sahatavaran tuotannosta ohjautuisi suoran viennin sijaan jatkojalostukseen kotimaassa.

Sosiaalisen ilmastorahaston toimenpiteillä voidaan tukea rakennusten energiatehokkuuden parantamista ja vähentää rakennusten lämmityksen päästöjä. Suomen Yrittäjät puoltaa avustuksia asuin- ja yritys kiinteistöjen fossiilisen öljy- tai kaasulämmityksen vähentämiseen (sis. ilmalämpöpumput) sekä asuinrakennusten energiatehokkuuden parantamiseen.

Työkoneet

Avovastaus

Työkoneiden sähköistämisen tuki on tärkeä ja kannatettava työkoneiden päästöjen vähentämiseen tähtäävä toimi. Työkoneiden osalta merkittävä sähköistymisen rajoite on sähköisen latausinfrastruktuurin puute, ja sähköistämismahdollisuudet vaihtelevat toimintaympäristön mukaan. Koneita käytetään usein alueilla, joilla ei ole tarvittavaa infrastruktuuria. Lisäksi työkoneiden tehontarpeet ovat suuria, mikä tekee sähköistämisestä teknisesti haastavaa. Kustannustehokkuuden ja vaikuttavuuden näkökulmasta työkoneiden vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin alkuvaiheen tuet kannattaneet kohdentaa alueille, joilla työkoneiden käyttö on kaikkein intensiivisintä.

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

Taakanjakosektorille kuuluvat teollisuuden politiikkatoimet ovat kannatettavia. Teollisuuspolitiikassa tulisi kuitenkin huomioida nykyistä paremmin myös pienet yritykset. Hallitus on tehnyt joitain päätöksiä teollisuuden investointien lisäämiseen kannustavista toimista. Valitettavasti toimet on mitoitettu sellaisiksi, että yli 99,5 prosenttia suomalaisista yrityksistä jää niiden ulkopuolelle. Pk-yrityksillä on merkittävä rooli vihreän teknologian kehittäjinä ja siirtymän mahdollistajina. Ei ole perusteita jättää lukumäärältään merkittäviä, mutta mittaluokaltaan pienempiä hankkeita teollisuuspolitiikan ja tukitoimien ulkopuolelle.

On tärkeää, että yrityksille varmistetaan riittävät kannustimet energiatehokkuussopimuksiin liittymiselle ja energiatehokkuuden parantamiseen. Vapaaehtoiset energiatehokkuussopimukset ovat osoittaneet toimivuutensa ja niiden roolia kansallisessa toimeenpanossa tulee vahvistaa. Pienten yritysten osallistumismahdollisuudet tulee turvata kevyellä hallinnollisella mallilla.

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

Kulutusta ohjaavat kannustimet ovat keskeinen osa vaikuttavan ilmastopolitiikan kokonaisuutta. Ilmastosuunnitelmassa tulisi painottaa nykyistä selkeämmin toimenpiteitä, jotka ohjaavat kysyntää kotimaisiin kierrätetyistä ja uusiutuvista raaka-aineista valmistettuihin tuotteisiin. Ilmasto- ja ympäristökestävät kotimaiset tuotteet pienentävät riippuvuutta fossiilisiin raaka-aineisiin perustuvasta tuonnista, vahvistavat huoltovarmuutta ja tukevat ilmastotavoitteiden saavuttamista. Ohjauksen tulisi nojata haittojen hinnoitteluun, selkeään informaatioon ja politiikkatoimien ennakoitavuuteen.

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

-

Muita huomioita

Avovastaus

Jokaisen sektorin on osallistuttava omalta osaltaan ilmastomuutoksen hidastamiseen. Tarvittaessa kansallisia toimia kannattaa silti kohdentaa aloille, joissa ne ovat kustannustehokkaimpia ja vaikuttavimpia. Ilmastotoimien tehokasta kohdentumista voidaan edistää esimerkiksi kehittämällä hiilimarkkinoita ja selvittämällä sektoreiden välisten kompensatiojärjestelmien mahdollisuutta ja toimivuutta. Hallituksen on linjattava tarvittavista toimista kasvihuonekaasupäästöjen

vähentämiseksi sekä maankäyttösektorin nettonielun vahvistamiseksi. Muutoin parhaaseen saatavilla olevaan tutkittuun tietoon pohjautuvia tavoitteita ei voida saavuttaa.

Kunnioittavasti

Suomen Yrittäjät

Roope Ohlsbom

ekonomisti

Viitteet

Ferreira, E., Laukkanen, M., Palanne, K., Räihä, J., Sahari, A., Sumu, S., Suomalainen, E. & Vesanen, S. 2024. Latausinfrastruktuurien vaikuttavuuden arviointi. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2024:14. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-364-7>

Lehtonen, ym. 2021. Maankäyttösektorin ilmastotoimenpiteet: Arvio päästövähennysmahdollisuuksista. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 7/2021. Luonnonvarakeskus. Helsinki. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-380-152-3>

Niskanen, O., Valtiala, J., Wejberg, H., Torvinen, M. & Karhula T. 2022. Kiinteistörakennetta kehittämällä kestävyttä viljelyyn: KIVAPELTO-hankkeen loppuraportti. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 93/2022. Luonnonvarakeskus. Helsinki.

WSP Finland Oy. 2023. Selvitys pyöräliikenteen infrakustannusten seurannasta. Saatavilla: <https://www.wsp.com/fi-fi/nakemyksia/suosituksia-pyoraliikenteen-kustannusten-seurantaan>

Ohlsbom Roope
Suomen Yrittäjät