

Asia: VN/6119/2025

Lausuntopyyntö ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta

Lausunnonantajan lausunto. Lausuntopalautteen käsittelyn helpottamiseksi ympäristöministeriö pyytää, että lausunto jaotellaan väliotsikkojen mukaisesti.

Toimenpide Rakennusten energiatehokkuusneuvonta kuluttajille ja mikroyrityksille (suunnitelman osio 2.1.1.1)

- Uudenmaan liitto pitää energianeuvonnan vahvistamista perusteltuna. Neuvonnassa tulisi kuitenkin huomioida myös suurten kaupunkiseutujen monimuotoinen väestörakenne sekä varmistaa riittävät monikieliset palvelut.

Toimenpide Energia-avustukset asunto-osakeyhtiöille (suunnitelman osio 2.1.1.2)

- Kuten suunnitelmassa todetaan, toimenpiteissä tulisi huomioida takaisinmaksuaika ja rakennuskannan ennakoitavissa oleva elinkaari. Suomessa on paljon rakennuskantaa, joihin kohdistuviin investointeihin ei aiheellisesti saa lainaa, koska kiinteistön arvo on niin alhainen. Muuttotappioalueilla kiinteistökannan ylläpito ei ole aina kannattavaa, eikä niihin kannata kohdistaa pitkän takaisinmaksuajan omaavia investointeja. Tuki tulisikin kohdentaa tehokkaimmille, välittömästi vaikuttaville toimenpiteille, kuten ilmalämpöpumppujen asentaminen ja öljylämmityksestä luopuminen.
- Uudenmaan liitto pitää energia-avustuksia tärkeinä energiaköyhyyden ehkäisyssä. Avustusten kohdentamiskriteerit perustuvat kuitenkin vahvasti asuntojen hintatasoon, mikä voi sulkea tuen ulkopuolelle Uudenmaan alueita, joilla pienituloisuus, segregatiokehitys ja energiatehottoman rakennuskannan haasteet ovat merkittäviä. Asuntojen hintataso voi vaihdella merkittävästi myös kuntien ja kaupunkien sisällä, minkä vuoksi keskimääräisiin alueellisiin arvoihin perustuva rajausta voi sulkea tuen ulkopuolelle tosiasiallisesti haavoittuvia alueita. Suunnitelma tunnistaa jo, että pankit eivät myönnä lainaa kaupunkialueiden ulkopuolelle, mistä tulisi neuvotella rahoitussektorin kanssa.
- Tukikelpoisuutta ei tulisi ratkaista yksinomaan kunnan tai laajan alueen keskimääräisen asuntojen hintatason tai tulotason perusteella. Kohdentamisessa tulisi hyödyntää pienalueittaista tietoa pienituloisuudesta, asumiskustannuksista, rakennuskannan energiatehokkuudesta ja kotitalouksien tosiasiallisesta taloudellisesta liikkumavarasta. Uudellamaalla keskimääräistä korkeampi nimellinen tulotaso ei välttämättä merkitse vastaavaa taloudellista liikkumavaraa korkeiden asumis- ja liikkumiskustannusten vuoksi.

- Avustusten suunnittelussa tulee huomioida myös taloyhtiöiden mahdollisuus rahoittaa investoinnin omarahoitusosuus. Pelkkä investointiavustus ei tavoita heikoimmassa asemassa olevia kohteita, jos taloyhtiö ei saa markkinaehtoista lainaa tai osakkaat eivät kykene vastaamaan remonttivastikkeista. Avustusten rinnalle tarvitaan valtiontakauksen tai muun riskinjakomekanismin kaltaisia ratkaisuja.

Toimenpide Avustukset energiatehokkuuden parantamiseen valtion tukemille asuntoyhteisöille (suunnitelman osio 2.1.1.3)

- Uudenmaan liitto kannattaa toimenpidettä. Valtion tukemien vuokra-asuntojen energiatehokkuuden parantaminen tukee asumisen kohtuuhintaisuutta ja ehkäisee energiaköyhyyttä myös kasvavilla kaupunkiseuduilla.
- Energiaköyhyyttä tulee tarkastella ympärivuotisena ilmiönä. Ilmaston lämmetessä rakennusten ylikämmeneminen ja riittämättömät mahdollisuudet viilentämiseen lisäävät jäädytysköyhyyden riskiä. Pitkittyneiden hellejaksojen vaikutukset kohdistuvat erityisesti ikääntyneisiin, pitkäaikaissairaisiin, toimintarajoitteisiin henkilöihin ja pienituloisiin kotitalouksiin. Riski korostuu tiiviisti rakennetuilla kaupunkialueilla ja ylimpien kerrosten asunnoissa.

Toimenpide Införande av anropsstyrd kollektivtrafik på Åland (suunnitelman osio 2.2.1.1)

- Ei lausuttavaa.

Toimenpide Henkilöauton romutuspalkkio yksityishenkilöille (suunnitelman osio 2.2.1.2)

- Romutuspalkkion vaikuttavuutta tulisi seurata tarkasti eri alueilla. Uudellamaalla autokanta on keskimäärin muuta maata uudempaa, minkä vuoksi toimenpiteen ilmasto- ja sosiaaliset vaikutukset voivat jäädä alueella vähäisemmiksi kuin muualla Suomessa. Tuki ei lisää edullisten, käytettyjen täyssähköautojen tarjontaa Suomessa, vaikka voikin osaltaan mahdollistaa niihin siirtymisen rajatulle kohderyhmälle. Oma kysymyksensä on, millaista autokantaa (päästöjen ja turvallisuuden näkökulmasta) palkkio poistaa markkinoilta, kun tuki ohjaa jopa 6000 euron arvoisten käytettyjen autojen romuttamiseen myymisen sijaan. Auton ikä ei suoraan ole sidoksissa korkeisiin päästöihin.

Romutuspalkkioon esitetty 114,1 miljoonan euron rahoitus on huomattava suhteessa esimerkiksi alueellisen joukkoliikenteen 54 miljoonan euron tukeen. Toimenpiteiden sisäistä painotusta tulisi arvioida uudelleen siten, että suurempi osuus rahoituksesta kohdistuu pitkäaikaista ja rakenteellista vaikutusta tuottaviin joukkoliikenteen, kutsuliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn toimiin. Romutuspalkkio ei myöskään paranna niiden henkilöiden asemaa, joilla ei ole mahdollisuutta auton hankintaan tai käyttöön.

Toimenpide Raskaan kaluston hankintatuki mikroyrityksille (suunnitelman osio 2.2.1.3)

- Uudenmaan liitto pitää raskaan kaluston sähköistymisen tukemista tärkeänä. Toimenpiteen vaikuttavuuden varmistamiseksi tulee huolehtia myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu- ja latausinfrastruktuurin riittävästä kehittämisestä erityisesti valtakunnallisesti merkittävillä logistisilla solmukohdilla yhteistyössä AFIR-asetuksen toteutuksen kanssa.

Toimenpide Alueellisen joukkoliikenteen tuki (suunnitelman osio 2.2.1.4)

- Uudenmaan liitto pitää joukkoliikenteen tukemista erittäin tärkeänä keinona torjua liikenneköyhyyttä. Liikenneköyhyyttä tulisi tarkastella myös suurilla kaupunkiseuduilla, joissa haasteena ei ole niinkään palvelujen puute vaan liikkumisen kustannusten kasvu. Joukkoliikenteen kasvavat järjestämis- ja investointikustannukset sekä kuntien kasvava rahoitusvastuu voivat aiheuttaa paineita sekä lippujen hintoihin että palvelutasoon. Liikenneköyhyys voi syntyä myös tilanteessa, jossa joukkoliikennepalvelu on periaatteessa saatavilla, mutta lippujen hinnat muodostavat pienituloiselle kotitaloudelle tosiasiallisen esteen palvelun käyttämiselle.

Liikenneköyhyiden muodot vaihtelevat myös Uudenmaan sisällä. Maakunnassa on kuntia, joissa saavutettavuushaasteet ja liikenneköyhyiden riskit ovat merkittäviä. Erityisesti maakunnan reuna-alueiden kunnissa ja niiden taajamissa haasteena on joukkoliikenteen vähäinen tarjonta, monin paikoin pitkät etäisyydet palveluihin sekä riippuvuus henkilöautosta. Joukkoliikenteen kohtuuhintaisuuden ja riittävän palvelutason turvaaminen tulee tunnistaa tukikelpoiseksi keinoksi ehkäistä liikenneköyhyyttä. Uudenmaan liitto esittää, että suunnitelmassa tunnistetaan vahvemmin myös ne kunnat, joilla joukkoliikenteen puute tai palvelutason heikkeneminen uhkaa arjen peruspalvelujen saavutettavuutta.

Tukien kohdentamisessa tulisi ottaa huomioon päästövähennyspotentiaalin ja käyttäjämäärien lisäksi alueelliset saavutettavuushaasteet, jotta rahoitus ehkäisee liikenneköyhyyttä tasapuolisesti ja tuottaa mahdollisimman vaikuttavia päästövähennyksiä.

Toimenpide Kutsuliikenteen tuki (suunnitelman osio 2.2.1.5)

- Kutsuliikenne voi olla toimiva ratkaisu alueilla, joilla joukkoliikenteen palvelutaso on heikko. Uudellamaalla tällaisia saavutettavuushaasteita esiintyy erityisesti maakunnan reuna-alueiden kunnissa, mutta myös kuntien sisällä harvemmin asutuilla alueilla ja taajamien ulkopuolella. Kutsuliikenne voi täydentää runkoyhteyksiä ja parantaa yhteyksiä kuntakeskuksiin, liikenteen solmukohtiin sekä keskeisiin palveluihin. Liikenneköyhyiden ehkäisyyn tarkoitetun rahoituksen kohdentamisessa on tärkeää ottaa huomioon Uudenmaan kuntien erilaiset olosuhteet ja saavutettavuushaasteet, joita kutsuliikenteellä voidaan ratkaista.

Toimenpide Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investoinnit (suunnitelman osio 2.2.1.6)

- Uudenmaan liitto kannattaa kävely- ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investointeja. Suurilla kaupunkiseuduilla saavutetaan sekä suurimmat käyttäjämäärät että merkittävät päästövähennykset, minkä vuoksi investointien kohdentamisessa tulisi huomioida hankkeiden vaikuttavuus ja käyttäjäpotentiaali. Rahoitusta on leikattu viime vuosina ja on myös tärkeää tarkastella liikennesektorin rahoitusta kokonaisuutena ja kuinka SCP voi täydentää muuta rahoitusta.

Toimenpiteiden arvioidut vaikutukset (suunnitelman osio 3)

- Toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnissa tulisi nykyistä paremmin huomioida suurten kaupunkiseutujen rooli päästövähennysten saavuttamisessa sekä liikenne- ja energiaköyhyyden erityispiirteet kasvukeskuksissa. Samalla arvioinnissa tulee tunnistaa maakuntien sisäiset erot. Uudellamaalla joukkoliikenteen tarjonta ja arjen palvelujen saavutettavuus vaihtelevat huomattavasti kuntien ja niiden eri alueiden välillä. Vaikutuksia tulisi siksi arvioida paitsi maakunnittain myös riittävän tarkalla aluetasolla, jotta suurten kaupunkien keskiarvot eivät peitä

alleen reuna-alueiden kuntien ja harvemmin asuttujen alueiden liikenneköyhyyttä. Vaikutusarvioinnissa olisi hyödyllistä tarkastella myös alueellista kohdentumista ja vaikutuksia eri maakuntiin.

Vaikutusarvioinnissa tulee tarkastella ETS2:n lisäksi sen yhteisvaikutuksia liikenteen jakeluvelvoitteen, polttoaineverotuksen ja muiden samanaikaisesti vaikuttavien ohjauskeinojen kanssa. Kotitalouksien ja mikroyritysten kannalta ratkaisevaa on liikenteen kokonaiskustannusten kehitys. Mikäli ETS2:n ja kiristyvän jakeluvelvoitteen kustannusvaikutukset ajoittuvat samoille vuosille, liikenneköyhyiden riski voi kasvaa suunnitelmassa arvioitua enemmän. Vaikutuksia tulee tarkastella eri polttoaineen ja päästöoikeuden hintaskenaarioissa sekä alueittain ja tuloryhmittäin.

Toimenpiteiden toteutumista ja alueellista kohdentumista tulee seurata suunnitelmakauden aikana. Rahoituksen keskinäistä jakoa tulee voida muuttaa, jos ETS2:n hintakehitys tai muiden ohjauskeinojen yhteisvaikutukset poikkeavat ennakoidusta tai jokin toimenpide ei tavoita suunniteltuja kohderyhmiä.

Vaikutusarvioinnissa tulee ottaa huomioon myös Suomen erityispiirteet: pitkät sisäiset etäisyydet, syrjäinen sijainti suhteessa Euroopan keskeisiin markkina-alueisiin sekä vahva riippuvuus Itämeren meriyhteyksistä. Suomi on kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta monessa suhteessa liikenteellisesti saaren kaltainen. Itämeren liikenne- ja logistiikkayhteyksiin kohdistuvat geopolittiset riskit ja mahdolliset häiriöt voivat kasvattaa kuljetus- ja energiakustannuksia, joiden vaikutukset välittyvät kotitalouksille ja mikroyrityksille. Arvioinnissa tulisi siksi tarkastella myös erilaisia kansainvälisen saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja logististen häiriöiden skenaarioita.

Muut huomiot suunnitelmaan ja toimenpiteisiin

- Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että sosiaalisen ilmaston rahoituksen kohdentamisessa huomioidaan tasapuolisesti Uudenmaan erilaiset kunnat ja alueet, niin suuret kaupungit ja tiiviit kaupunkiseudut kuin maakunnan reuna-alueiden kunnat ja kuntien harvemmin asutut osat. Liikenne- ja energiaköyhyiden riskit eivät rajoitu harvaan asutuille alueille, vaan niitä esiintyy myös kasvukeskuksissa asumisen, energian ja liikkumisen korkeiden kustannusten vuoksi. Osassa Uudenmaan kuntia liikenneköyhyttä voivat puolestaan lisätä pitkät etäisyydet, palvelujen keskittyminen, rajallinen joukkoliikenteen tarjonta sekä välttämättömän henkilöautoilun kustannukset. Rahoituksen kohdentamisessa tulisi huomioida sekä sosiaalinen oikeudenmukaisuus että toimenpiteiden ilmasto- ja päästövähennysvaikutukset.

Päästökauppatulojen käytön tulee olla läpinäkyvää ja pitkäjänteistä. Tuloja tulee kohdentaa strategisesti päästöjä vähentäviin ja vihreän siirtymän sosiaalista oikeudenmukaisuutta vahvistaviin toimiin sekä varautua vaikuttavien tukitoimien jatkamiseen sosiaalisen ilmaston rahoituskauden jälkeen.

Euroopan unionin sosiaalisen ilmaston perustamisesta annetussa asetuksessa (EU) 2023/955 edellytetään alueellisten erityispiirteiden huomioon ottamista sosiaalisissa ilmastosuunnitelmissa. Asetuksen 6 artiklan 1 kohdan p alakohdan mukaan suunnitelmassa on tarvittaessa selvitettävä, miten siinä on otettu huomioon muun muassa maaseutualueet, syrjäiset ja harvaan asutut alueet, vaikeasti saavutettavat reuna-alueet sekä kehityksessä jälkeen jäävät tai muita heikommin kehittyneet alueet.

Euroopan unionin sosiaalisen ilmastorahaston perustamisesta annetussa asetuksessa (EU) 2023/955 edellytetään, että jäsenvaltiot ottavat sosiaalisissa ilmastosuunnitelmissaan huomioon alueiden erityispiirteet. Asetuksen 6 artiklan 1 kohdan p alakohdan mukaan suunnitelmassa on tarvittaessa selvitettävä, miten siinä on huomioitu muun muassa maaseutualueet, syrjäiset ja harvaan asutut alueet, vuoristoalueet, vaikeasti saavutettavat reuna-alueet sekä kehityksessä jälkeen jäävät alueet.

Asetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaan sosiaalinen ilmastosuunnitelma on laadittava kuulemalla paikallis- ja alueviranomaisia sekä muita keskeisiä sidosryhmiä. Lisäksi asetuksen 4 artiklan 4 kohdassa todetaan, että suunnitelmaan voidaan sisällyttää kansallisten toimien ohella myös paikallisia ja alueellisia toimenpiteitä ja investointeja. EU-sääntelyn lähtökohtana on näin ollen, että kansallista suunnitelmaa valmistellaan yhteistyössä alueiden kanssa ja että suunnitelmassa tunnistetaan alueelliset erot sekä mahdollisuus kohdentaa toimenpiteitä alueiden erityisten olosuhteiden mukaisesti.

Uudenmaan liitto pitää valitettavana, ettei alueellisia toimijoita ole osallistettu riittävästi Suomen sosiaalisen ilmastosuunnitelman valmisteluun. Maakuntien liitoilla on keskeinen rooli alueiden kehittämisessä, alueellisten erityispiirteiden tunnistamisessa sekä kuntien ja muiden alueellisten toimijoiden yhteistyön kokoamisessa. Niillä on myös käytännön tietoa muun muassa liikenne- ja energiaköyhyydestä, palvelujen saavutettavuudesta, asumisen ja liikkumisen kustannuksista sekä alueiden erilaisista mahdollisuuksista vastata päästökaupan laajentamisen vaikutuksiin.

Alueiden riittämätön osallistuminen heikentää suunnitelman tietopohjaa ja voi johtaa siihen, etteivät toimenpiteet kohdistu tehokkaasti niille väestöryhmille ja alueille, joihin energiakustannusten ja liikenteen kustannusten nousu vaikuttaa voimakkaimmin. Erityisen tärkeää alueellinen osallistuminen on harvaan asutuilla alueilla, pitkien etäisyyksien maakunnissa sekä alueilla, joilla joukkoliikenteen vaihtoehdot ovat rajalliset ja riippuvuus henkilöautosta suuri. Myös suurilla kaupunkiseuduilla asumisen kustannukset ovat suuret ja niillä kasvavat joukkoliikenteen kustannukset voivat lisätä kotitalouksien taloudellista haavoittuvuutta.

Uudenmaan liitto katsoo, että sosiaalisen ilmastosuunnitelman jatkovalmistelua ja toimeenpanoa tulee vahvistaa järjestelmällisellä ja alueellisella yhteistyöllä. Maakuntien liitot tulee ottaa mukaan suunnitelman jatkovalmisteluun, toimeenpanon yhteistyörakenteisiin, alueellisten vaikutusten seurantaan sekä toimenpiteiden kohdentamisen arviointiin. Näin voidaan edistää asetuksen alueellista huomioon ottamista ja paikallis- ja alueviranomaisten kuulemista koskevien vaatimusten toteutumista sekä varmistaa, että suunnitelma vastaa Suomen eri alueiden todellisiin tarpeisiin.

Vartiainen Petra

Uudenmaan liitto - maakuntajohtaja Telén Tuija