

Lausunto keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Viite: lausuntopyynnön diaarinumero VN/14961/2024

Etelä-Karjalan liitto, Imatran kaupunki, Savitaipaleen kunta ja Ruokolahden kunta kiittävät mahdollisuudesta lausua keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma on laadittava ilmastolain (609/2015) mukaan kerran vaalikaudessa. Ensimmäinen suunnitelma valmistui vuonna 2017 ja nykyinen vuonna 2022. Nyt lausuttavana olevan järjestyksessään kolmas keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU 3) on laadittu ilmastolain mukaisesti ja se kattaa päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden eli niin sanotun taakanjakosektorin päästövähennystoimet. Suunnitelma perustuu vuonna 2022 voimaan tulleeseen uudistettuun ilmastolakiin, EU:n ilmastolainsäädäntöön sekä Petteri Orpon hallitusohjelman linjauksiin. Suunnitelma sisältää sekä arvion nykyisten toimien riittävydestä että lisätoimia tavoitteiden saavuttamiseksi.

Suomen tavoitteena on ilmastolain mukaisesti saavuttaa hiilineutraalisuus vuoteen 2035 mennessä ja tämän jälkeen siirtyä hiilinegatiiviseksi. Hiilineutraaliuden ohella taakanjako- ja päästökauppasektorin yhteenlaskettuja päästöjä tulee vähentää 60 % vuoteen 2030 ja 80 % vuoteen 2040 mennessä verrattuna vuoteen 1990. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman päätarkoituksena on määritellä keinot, joilla vähennetään taakanjakosektorin päästöjä siten, että EU-lainsäädännössä ja kansallisessa ilmastolaissa asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa. Käytännössä kyse on vuosille 2030, 2035 ja 2040 asetetuista tavoitteista.

Lain mukaan suunnitelmassa esitetään tavoite taakanjakosektorin kasvihuonekaasujen päästöjen kehityksestä; toimet, joilla ihmisen toiminnasta aiheutuvia taakanjakosektorin kasvihuonekaasujen päästöjä vähennetään; arviot kasvihuonekaasujen päästöjen kehityksestä ja toimien vaikutuksista niihin. Suunnitelman kattamalle taakanjakosektorille kuuluvat liikenteen, maatalouden, rakennusten erillislämmityksen, työkoneiden, jätehuollon ja F-kaasujen päästöt sekä päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden ja muun energiankäytön päästöt. Sektorikohtaisia päästövähennystavoitteita ei ole määritelty, lukuun ottamatta liikennesektoria, jolle on asetettu tavoitteeksi puolittaa päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005.

Suunnitelmaa on valmisteltu rinnakkain energia- ja ilmastostrategian kanssa. Suunnitelmassa tarkastellaan myös poikkileikkaavia teemoja, kuten alueellisen ilmastotyön ja kulutuksen merkitystä. Suunnitelman laatimisen perustana on energia- ja ilmastostrategian kanssa yhteiset, KEITO-hankkeessa tuotetut skenaarit.

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Suomen tavoite on kansallisen ilmastolain mukaan olla hiilineutraali viimeistään vuonna 2035. Tavoitteesta on tärkeää pitää kiinni ja näin luoda ennustettava toimintaympäristö yritysten kestävyysinvestoinneille. KAISU:n toimenpideohjelma on kattava ja sisältää

laajan valikoiman toimenpiteitä. Samalla KAISU:ssa tunnistetaan useita epävarmuuksia liittyen esimerkiksi toimien vaikuttavuuteen ja aikatauluun. Toimia valittaessa keskeisinä kriteereinä on ollut kustannustehokkuus ja hyväksyttävyyys, mikä on kannatettavaa.

Puhdas energiasiirtymä parantaa elinkeinoelämän kilpailukykyä, tuo kilpailuetuja sekä vähentää Suomen riippuvuutta ulkomaisista fossiilisista polttoaineista.

Liikenne

Liikenteen päästöjen osalta uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen määräaikainen lasku vie päästökehitystä valitettavasti väärään suuntaan ja liikennesektorille onkin siksi asetettava lisätoimenpiteitä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Ennustettavin ja tehokkain toimi olisi jakeluvelvoitteen suunnitelmallinen, nykyistä suunnitelmaa reippaampi korottaminen vuosina 2025 – 2027. KAISUn lisätoimenpiteet eivät riitä Etelä-Karjalassa asetettujen liikenteen päästötavoitteisiin pääsemiseen. Tarvitaankin kunnianhimoisempia toimenpiteitä ja valtion ohjausta, jotta alueet voivat päästä omiin tavoitteisiinsa.

Taloyhtiöille sekä yrityksille suunnatut hankintatuet sekä lataus- ja jakeluinfran tuet ovat kannatettavia, mutta niiden tasapuolisuus ja käytettävyyys tulee varmistaa. Lisäksi tukitaso tulee säätää riittävän korkeaksi, koska kyseessä on KAISU:n arvion mukaisesti kansantaloudellisesti kannattava toimenpide. Liikennesähkön ja -kaasun julkisen jakeluinfrastruktuurin tuen myöntämisessä on huomioitava erityisesti alueet, joilla ei vielä ole julkista fossiilittomien polttoaineiden jakeluverkkoa, myös TEN-T-verkon ulkopuolella.

Romutuspalkkion toteutuminen SCF:n kautta tulosisidonnaisena ja ulotettuna koskemaan myös käytettyjen ajoneuvojen hankintaa on kannatettavaa, mutta laajempi kampanja nähdään tehottomana ja kalliina.

KAISU:ssa olisi hyvä nostaa esille synteettisten polttoaineiden kehittämiseen ja tutkimukseen panostaminen, koska myös se edistää vähähiiliseen liikenteeseen siirtymistä.

Vähäpäästöisten käyttövoimien käyttöönotto raskaassa liikenteessä on ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi erittäin tärkeää. Toimenpiteissä tulisi painottaa erityisesti metaanin ja sen jälkeen vedyn käyttöä, sähköistyminen jäänee marginaaliseksi. Kattavat tuet jakoko Suomen kattava jakeluverkko edistävät käyttöönottoa. Lisäksi työkoneiden ja raskaan liikenteen yhteiskäytössä olevaa lataus- ja jakeluverkostoa tulisi tukea ja kehittää teollisuusalueilla. Vähäpäästöisten käyttövoimien käyttöönotto raskaassa liikenteessä edistää elinkeinoelämän kustannustehokkuutta, vastuullisuutta, omavaraisuutta ja kilpailukykyä pitkällä tähtäimellä.

Samalla on panostettava rataverkkoon, jotta kuljetuksia saadaan siirrettyä enemmän rautateille. Itäisen Suomen rataverkon välityskykyä on parannettava ja kapasiteettia lisättävä, jotta se vastaa vientiteollisuuden tarpeisiin. Erityisesti Karjalan radalla Luumäen ja Joutsenon välinen yksiraiteinen osuus on vientiteollisuuden kannalta kriittinen pullonkaula, johon tarvitaan kaksoisraide. Venäjän hyökkäyssodan seurauksena tapahtunut raaka-aineiden Venäjän tuonnin loppuminen ja Saimaan kanavan hiljentyminen näkyvät liikennemäärien kasvuna itäisen Suomen rautateilla. VR Transpointin junamäärät ovat kasvaneet parissa vuodessa Luumäen ja Lappeenrannan

välillä 60 prosenttia. Rataverkon lisäksi kuljetuksia tulisi enenevässä määrin siirtää vesille. Vuoksen vesistöalueen sisävesiliikenteen kehittäminen vastaisi sisävesiliikenteen haasteisiin ja toisaalta mahdollisuuksiin toimintaympäristön muuttumisen myötä. Vuoksen vesistöalueen tärkeimpiä edistettäviä asioita ovat mm. puunuiton kauden pidentäminen, laivakaluston modernisointi ja satamien kaksoiskäyttölaiturien rakentaminen. Vuoksen vesistöalue soveltuu uiton lisäksi myös muun rahdin kuljetukseen.

Etätyö voi edistää liikenteen kasvihuonekaasupäästötavoitteiden saavuttamista, päivittäisten liikennesuoritteiden vähetessä. Onkin tärkeää, että etätyön täysimääräinen hyödyntäminen mahdollistetaan toimivilla ja kattavilla tietoliikenneyhteyksillä. Viestintäverkkoja kehittämällä voidaan vaikuttaa ihmisten liikkumistarpeeseen vähentävästi. Tietoliikenne- ja puhelinyhteyksien haasteet ovat kasvaneet jo ennestäänkin heikkojen yhteyksien alueella, kun 3G-verkko on ajettu alas. Kunnille onkin tarjottava kannustavat ja yhtäläiset tukimuodot tietoliikenneverkkojen rakentamiseen niillä alueilla, joissa yhteydet eivät markkinaehtoisesti rakennu. Etelä-Karjalassa lisähaasteina ovat rajasta johtuvat rajoitteet ja toimintahäiriöt.

Sujuvat matkaketjut ja liityntäyhteydet Suomen eri alueilla edistävät alueiden sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta. Kun matkaketjut ja liityntäyhteydet ovat sujuvia, entistä useammalla on mahdollisuus valita vähäpäästöisempi liikkumismuoto. Myös Saimaan vesiliikenteen kokonaisvaltainen kestävä kehittäminen (muun muassa sujuvien matkaketjujen, puhtaiden käyttövoimaratkaisuiden käyttöönoton edistäminen sekä vesiliikenteen digitaaliset tukipalvelut) on tärkeää paitsi alueellisen elinvoiman myös vähähiilisten kuljetusten edistämiseksi.

Osaa liikenteen toimenpiteistä kaavaillaan sosiaalisen ilmastonrahaston (SCF) kautta toteutettaviksi, mutta kyseisen ohjelman kriteeristöön liittyy valmisteluvaiheessa merkittäviä epävarmuuksia. Joka tapauksessa SCF:n rahoitus tulee koskemaan hyvin pientä väestönosaa ja rajattua joukkoa mikroyrityksiä. Onkin varmistettava, että myös muuta kautta jaettavat tuet ovat järkevästi hyödynnettävissä.

Alueellisen tasapuolisuuden ja elinvoiman kannalta on tärkeää, että liikenteen päästövähennystoimenpiteet eivät heikennä itäisen Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä eivätkä nosta logistiikkakustannuksia raaka-aineiden ja tuotekuljetusten osalta. Liikenteen päästövähennystoimenpiteillä ei myöskään tule lisätä alueellista eriarvoisuutta asukkaiden ja elinkustannusten näkökulmasta.

Maatalous

KAISUssa tunnistetaan toimenpiteenä biokaasun tuotannon ja käytön sekä ravinteiden kierrätyksen edistäminen, mikä on erittäin kannatettavaa. Toimenpiteet linkittyvät ilmastonäkökohtien lisäksi vahvasti myös vesiensuojelukysymyksiin ja saavutettavat hyödyt ovat moninkertaiset. Biokaasun tuotantoa tulee tukea määrätietoisesti rahoittamalla mm. investointeja, edistämällä ravinteiden kierrätystä, mahdollistamalla alueelliset yhteistyöverkostot, selkeyttämällä sääntelyä ja sujuvoittamalla viranomaisprosesseja.

Turvemaiden osuus on alle 10 prosenttia, mutta niistä aiheutuu noin puolet maatalouden ilmastopäästöistä. KAISUssa turvemaat onkin tunnistettu tärkeäksi

toimenpiteiden kohteeksi. Niiden saaminen jakeluvuorituksen joustomekanismin piiriin olisi merkittävä edistysaskel. On oleellista, että maanomistaja tai -vuokraaja saa toimenpiteistä kilpailukykyistä korvausta. Korvausmekanismi edistää uuden liiketoiminnan syntymistä turvemaiden ennallistamisen ympärille.

Kuten KAISUssa on todettu, on tärkeää, että maatalouden toimenpiteet eivät vaaranna kotimaista ruoantuotantoa. Parhaimmillaan toimenpiteet luovat maaseutumaisille alueille uutta liiketoimintaa ja lisäävät taloudellista toimeliaisuutta.

Työkoneet

Sähköisten työkoneiden latausinfrastruktuuria tulee tukea erityisesti teollisuusalueilla, joissa työkoneiden käyttö on intensiivistä. Myös kevyen polttoöljyn jakeluvuorituksen nosto suunniteltua kunnianhimoisemmin on olennainen toimi.

Rakennusten erillislämmitys

Öljy- ja maakaasulämmityksestä luopumiseen myönnettäviä avustuksia on lisätalousarviossa linjattu jatkettavaksi, mikä on kannatettavaa. Avustus on kotitalouksien lisäksi saatavissa myös kunnille. Kuitenkin kuntayhtymät on rajattu tuensaajien ulkopuolelle, vaikka tarvetta ja halukkuutta avustuksen käytölle olisi myös niissä. Kevyen polttoöljyn jakeluvuorituksen nosto on olennainen toimi.

Oikeudenmukaista energiasiirtymää tukee sosiaalisen ilmaston rahaston tuet, jotka suunnataan haavoittuvimmille kotitalouksille.

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

On hyvä, että kuntien merkittävä rooli on tunnistettu päästövähennysten toteuttamisessa. Kunnilla on hyvät edellytykset vähentää eri sektoreidensa päästöjä sekä aktivoida kuntalaisia mukaan talkoisiin, mutta työ edellyttää riittävästi resursseja. Esimerkiksi Etelä-Karjalan pienten kuntien kohdalla ongelmana on usein kuntaorganisaatioiden keveys ja henkilöresurssin vähyys. Onkin hyvä, että suunnitelmassa on tunnistettu tarve tarjota kunnille neuvontaa ja maksuttomia työkaluja.

Vaikuttavan alueellisen ja kuntakohtaisen ilmastotyön varmistamiseksi tarvitaan kuitenkin myös rahallista tukea. Ympäristöministeriön aiemmin toteuttama Kuntien ilmastoratkaisut -ohjelma on erinomainen esimerkki onnistuneesta ja tehokkaasta rahoitustavasta, jolla on saatu paljon aikaiseksi niin kunnissa kuin alueilla. Myös alueellisesti jaettava AKKE-rahoitus EAKR-rahoituksen rinnalla on ketterä instrumentti hyvien alueellisten ilmastohankkeiden tukemiseen.

Ilmastosuunnitelmia ja -tiekarttoja toimeenpannaan aktiivisesti alueilla, sillä ilmastotoimet nähdään yhä selkeämmin vetovoimatekijänä. Vaikka ilmastolaista poistettiin 2025 alusta alkaen kuntien velvoite laatia ilmastosuunnitelma, tehdään kunnissa ja kaikissa maakunnissa silti suunnitelmallista ilmastotyötä. Alueiden ja kuntien työ tulee paremmin huomioida ja hyödyntää voimavarana valmisteltaessa kansallisia toimia.

Kulutuksen hiilijalanjälki

Kotimaista kasviproteiinien arvoketjua on vahvistettava, jotta voidaan vähentää ruokajärjestelmän päästöjä, vahvistaa huoltovarmuutta, lisätä yritystoimintaa sekä edistää terveellistä ruokavaliota. Ilmasto-, talous- ja työllisyysyhtöyden vuoksi uusien ruoantuotannon arvoketjujen TK-rahoitus (10 M€/vuosi 2026–2029 aikana) on tärkeää kohdentaa ensisijaisesti kotimaisten kasviproteiinien arvoketjujen kehittämiseen. Näin voidaan realisoida kotimaisten kasviproteiinintuotannon koko kasvu- ja vientipotentiaali. Myös synteettisten proteiinien kehittelyä on resursoitava, koska tarvitsemme innovatiivisia ja vähähiilisiä ratkaisuja ruokajärjestelmän päästöjen vähentämisessä.

Muut poikkisektorit

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman mukaan jakeluvelvoitetuille polttoaineenmyyjille luodaan mahdollisuus täyttää jakeluvelvoitetta rahoittamalla muita päästövähennyksiä. Joustomekanismilla jakelija voi täyttää jakeluvelvoitetta enintään 5,5 prosenttiyksiköllä rahoittamalla Suomessa toteutettavia muita vaihtoehtoisia päästövähennystoimia ensisijaisesti taakanjakosektorilta. Myös maankäyttösektorin toimet otetaan osaksi joustomekanismia. Maankäyttösektorin toimilla voitaisiin täyttää jakeluvelvoitetta yllä mainitusta enimmäismäärästä enintään 1 prosenttiyksikön verran. Joustomekanismista säädetään laissa uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta.

Jakeluvelvoitteen joustomekanismin kehittäminen on kannatettavaa. Joustomekanismin on KAISUssa esitetyn arvion mukaan mahdollista luoda kannustimia juuri sellaisille toimille, jotka on Etelä-Karjalassakin tunnistettu solmukohdiksi. Näitä ovat turvamaiden vettämistoimet ja nautojen metaanipäästöjen vähentäminen. Toimenpiteen vaikuttavuudesta ei kuitenkaan ole varmuutta ja esimerkiksi lisäisyys on pystyttävä osoittamaan. Laissa on määritelty, että päästövähennystoimenpiteellä saavutetun vähenemän tulee olla kaksinkertainen, mikä on kannatettavaa riittävän vaikuttavuuden varmistamiseksi. Oleellista on kehittää ja käyttöönottaa järjestelmä ripeästi ilmastotavoitteisiin pääsemiseksi.

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

KAISUn laajamittainen implementointi edellyttää suunnitelman laajaa sosiaalista hyväksyntää. Se puolestaan edellyttää oikeudenmukaisuuden toteutumista eli myös vähäosaisimpien on pystyttävä osallistumaan toimeenpanoon, mutta toisaalta heihin ei tule kohdistua kohtuuttomia vaikutuksia. Myös eri elinkeinojen ja alueiden välinen oikeudenmukaisuus olisi pystyttävä turvaamaan. Sosiaalinen ilmastorahasto (SCF) tulee turvaamaan haavoittuvimmassa asemassa olevien kansalaisten ja mikroyritysten siirtymää kohti vähähiilisempää yhteiskuntaa vuodesta 2027 alkaen.

Muita huomioita

Vaikuttavat ilmastotoimet ovat erilaisia eri alueilla ja siksi alueita ja kuntia kannattaa tarkastella moninaisena joukkona, joilla on erilaisia vahvuuksia ja mahdollisuuksia. Esimerkiksi energiasiirtymä toteutuu eri alueilla eri tavoin. Myös tilanne liikenteeseen, maankäytön kysymyksiin, nieluihin tai maatalouteen vaihtelee merkittävästi maakuntien välillä. Kansallisia ilmastosuunnitelmia laadittaessa tulee tunnistaa, miten erilaisia

tarpeita voidaan tukea niin, että kansallisesti ja alueilla työskennellään samaan suuntaan.

Globaalin kestävyyskriisin ratkaiseminen edellyttää kokonaisvaltaista muutosta, jossa edistetään yhteiskunnan siirtymää kiertotalouteen ja energiatehokkuuteen samalla kun hillitään ilmastonmuutosta, sopeudutaan muuttuvaan ilmastoon sekä hidastetaan luontokatoa. Toimenpiteitä ja kunnianhimoa tarvitaan kaikilla sektoreilla.

Lausujat huomauttavat, että yleisimmälle kesälomakaudelle sijoitettu lausuntoaika ei ole hyvän hallintotavan mukaista ja vähentää erityisesti kuntien ja kuntayhtymien mahdollisuuksia valmistella lausuntoja.