

# Lausuntokooste: Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman lausuntokierros toukokuussa 2017

## Annettujen lausuntojen keskeiset viestit ja huomiot

Keskipitkän ilmastosuunnitelman luonnoksesta annettiin yhteensä 84 lausuntoa. Lausunnonantajat edustavat varsin kattavasti toimijakentän sitä osaa, joka seuraa ja osallistuu ilmastopolitiikan kehittämiseen. Valtaosa lausunnon antajista oli yhdistyksiä (43 lausuntoa). Lausuntoja saatiin myös ilmastopolitiikan kannalta keskeisiltä ministeriöiltä (7 kpl) sekä ilmastopaneelilta. Lisäksi lausuntoja saatiin muilta valtion virastoilta ja laitoksilta (6 kpl), kunnilta ja kuntayhtymiltä (14 kpl) sekä yrityksiltä (7kpl). Myös muutama yksityishenkilö (4 kpl) antoi suunnitelmasta lausunnon.

Lausunnot ovat luonteeltaan varsin erilaisia. Osa lausunnonantajista on vastannut melko kattavasti annettuihin kysymyksiin ja sen lisäksi antanut yleisen näkemyksensä asiasta. Osa taas on vastannut lähinnä omaan toimialaansa liittyviin kysymyksiin. Samalla kun suunnitelmaluonnos saa laajasti tukea, nähdään myös erilaisia puutteita ja kehitystarpeita. Keskeinen asia on suunnitelman toimeenpano, sen konkretia ja vastuunjako.

Eniten kiinnostusta on herättänyt liikennesektori ja siihen liittyvät linjaukset. Lähes kaikilla lausunnonantajilla (60 kpl) on näkemyksiä liikennesektorin päästövähennyksistä. Yleisesti ottaen esitetyt linjaukset saavat kannatusta, mutta kriittisiäkin huomioita esitetään. Liikenteen sähköistyminen, liikennejärjestelmän energiatehokkuus ja biopolttoaineisiin liittyvät epävarmuudet (esim. teknologiaan, EU säätelyyn, kestävyYTEEN) ja haasteet nousevat esiin useassa lausunnossa. Päästövähennysten painottuminen liikenteeseen saa sinänsä laajasti tukea. Toisaalta useissa lausunnoissa biopolttoaineiden osuutta päästöjen vähentämisessä pidetään ylimitoitettuna. Lisäksi useassa lausunnossa peräänkuulutetaan taloudellisen ohjauksen vahvistamista liikennesektorin päästöjen vähentämiseksi.

Jossain määrin lausunnoista tulee esiin sektorijakokysymys eli lähinnä se että toimet ja niiden vaikutukset voivat heijastua taakanjakosektorin ulkopuolelle päästökauppaan tai LULUCF sektorille. Tässä yhteydessä viitataan erityisesti biopolttoaineisiin ja riskiin siitä että biopolttoaineiden kasvava käyttö saattaa pienentää metsien hiilinielua. Tässä viitattiin myös neuvoteltavana olevaan EU:n 2030 ilmastolainsäädäntöön, jonka perusteella luodaan kytkentöjä sektoreiden välille.

Liikenteen ohella myös rakennusten lämmitys on kiinnostanut lausunnonantajia laajasti (39 kpl). Lausunnoissa on esitetty näkemyksiä öljylämmitykseen kohdistavasta ohjauksesta. Tässä yhteydessä valtionhallinnon edelläkävijyyys öljylämmityksestä luopumisessa on pidetty laajasti kannatettavana toimena. Myös olemassa olevien rakennusten energiatehokkuuden parantaminen oli useassa lausunnossa esillä.

Jätteenpolton siirtämistä päästökauppaan kommentoitiin myös varsin laajasti (24 kpl). Yleinen viesti tässä yhteydessä oli että asian vaikutuksia tulee tarkastella perusteellisesti. Usea lausunnon antaja oli huolissaan siitä, tarjoaako päästökauppa oikean ohjausvaikutuksen jätteiden kierrätyksen kannalta. Useissa lausunnoissa korostettiin kiertotalouden merkitystä jätteiden vähentämisessä.

Varsin laajaa tukea saavat suunnitelman linjaukset työkoneista, joka tähän asti on ollut ilmastopolitiikan katvealueena. Jossain määrin oltiin huolissaan verotuksen mahdollisen kiristymisen kustannusvaikutuksista.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman ns. poikkileikkaavista teemoista erityisesti ilmastotoimien kuluttajanäkökulma on tullut vahvasti esiin annetuissa lausunnoissa (39 kpl). Yleisesti pidetään hyvänä että suunnitelmassa on tarkasteltu myös kulutuksen päästövähennyspotentiaalia. Lausunnoissa kiinnitetään huomiota erityisesti linjausten konkretisoimisen tarpeeseen sekä toimien resursointiin.

Kunta- ja aluetason toiminta ilmastopolitiikassa on yhtenä suunnitelman painopisteistä. Lausunnonantajista merkittävä osa on joko kuntatason tai aluetason toimijoita, joilla on sekä kokemuksia että näkemyksiä kuntien ja alueiden roolista ilmastopolitiikassa. Lausuntojen perusteella on havaittavissa sekä valmiutta vastuunkantoon että sitoutumista kunnianhimoiseen ilmastopolitiikkaan kunta- ja aluetasolla.

Joillakin lausunnonantajilla on ollut näkemyksiä myös vaikutusarvioista ja erityisesti niiden kattavuudesta. Suunnitelman lähtökohtana on että sen vaikutuksia esitetään pääasiassa suunnitelman tasolla eikä yksittäisen toimenpiteen tasolla. Osa lausunnonantajista on selkeästi odottanut saavansa käyttöön tarkempia toimenpidekohtaisia arvioita.

Joissakin lausunnoissa tulee esiin ilmastosuunnitelman kytkentä pitkän aikavälin tavoitteisiin ja Pariisin ilmastopöytäkirjaan. Ajatus hiilineutraaliustavoitteen asettamisesta pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa saa kannatusta. Toisaalta useissa lausunnoissa pidettiin suunniteltuja toimia vielä riittämättöminä Pariisin sopimuksen tavoitteiden kannalta.

## **Liikenne**

Liikenteen osalta lausuntojen kommentit keskittyvät erityisesti kolmeen aihealueeseen: biopolttoaineisiin, liikenteen sähköistämiseen sekä liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseen liittyviin toimenpiteisiin. Erityisesti liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseen liittyvien toimien keskeisyyttä pitkän aikavälin päästötavoitteen saavuttamisessa korostettiin useissa lausunnoissa.

## **SEKOITEVELVOITE JA BIOPOLTTOAINEET**

Ristiriitaisinta palautetta liikenteen toimista saa biopolttoaineiden lisäämistavoitteet, jotka on linjattu jo energia- ja ilmastostrategiassa. Näiden osalta eniten lausunnoissa korostuvat biopolttoaineiden lisäämisen mahdolliset riskit sekä tarvittava varovaisuus linjauksia tehdessä. Riskejä nähdään tulevan toisaalta keskeneräisen EU-lainsäädännön kehittymisestä, toisaalta huolehditaan voimakkaasti tuettujen biopolttoaineiden tuotannon aiheuttamista haitoista luonnon monimuotoisuudelle sekä ilmastovaikutuksesta, joka vaihtelee tarvittavan polttoaineen määrästä ja tuotantotajakeesta riippuen. Lisäksi riskeinä nähdään sekä kustannusriski, joka voi seurata pitkälle tulevaisuuteen lukitusta kansallisesta tavoitteesta, että Suomen poikkeaminen kansainvälisestä valtavirrasta biopolttoainevoittoisella strategiallaan, mikä joidenkin lausunnon antajien mukaan saattaa hankaloittaa suurille kasvomarkkinoille pääsyä.

Suunnitelmassa esitetty sekoitevelvoitelinjaus saa sellaisenaan tukea erityisesti elinkeinoelämän toimijoilta, varauksellisemmin suhtautuvat toimijat pitävät biopolttoaineita lyhyellä aikavälillä kustannustehokkaana ratkaisuna ennen vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääntymistä ja korostavat pääasiassa niiden osuuden maltillista kasvattamista.

Biopolttoaineiden suuntaaminen ensisijaisesti niihin liikenteen muotoihin, joissa vaihtoehtoisten käyttövoimien kehitys on henkilöautoliikennettä hitaampaa eli raskaaseen liikenteeseen sekä lento- ja meriliikenteeseen saa merkittävää tukea hyvin monilta lausunnonantajilta.

Biopolttoaineiden kysynnän lisäämiseen liittyviä toimia ehdottaa toimiala itse sen osalta, että bensiiniin bio-osuutta rajoittavia EU-lainsäädännöllisiä tekijöitä purettaisiin, niin että myös bensiinipuolella voitaisiin käyttää biosisällöltään nykyistä suurempipitoisia laatuja (E20/E25 ja E30 - laadut).

Useissa lausunnoissa korostuu myös ammattiliikenteen kustannusten nousun kompensoinnin tarve biopolttoaineiden lisääntymisen ja ammattiliikenteen kasvaneiden kustannusten myötä. Alan toimijat näkevät parhaana ratkaisuna kustannusten kompensointiin mahdollisimman yksinkertaisen palautusjärjestelmän luomisen dieselöljyn veroon.

### LIIKENTEEN SÄHKÖISTÄMINEN JA BIOKAASUN LIIKENNEKÄYTÖN EDISTÄMINEN

Liikenteen sähköistämiseen kiinnitetään lausunnoissa erityistä huomiota ja toivotaan laajasti henkilöautoliikenteen sähköistämisen toimien priorisointia. Ilmastopaneeli muistuttaa, että päästötön liikenne vuonna 2050 edellyttää henkilöautokannan täydellistä sähköistämistä ja polttomoottoriautoista luopumista.

Sekä vähäpäästöisten autojen hankintatuki että energia- ja ilmastostrategiassa asetetut tavoitteet sähkö- ja kaasuautojen määrälle saavat myös laajaa kannatusta. Hankintatuen osalta esitetään kuitenkin monenlaisia variaatioita lausunnonantajasta riippuen ja vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien autojen tavoitemääriä toivotaan myös ehdotettua korkeammiksi. Osa lausujista näkee kaikki toimet autokannan uusimiseksi tärkeinä.

Hankintatuen suuntaamista kannatetaan joissakin lausunnoissa autojen ostajien lisäksi myös jakelupisteiden rakentamiselle sekä joukkoliikenteen järjestämiselle ja informaatio-ohjaukselle. Näissä lausunnoissa monet korostavat hankintatuen nopeaa toimeenpanoa jo seuraavien muutamien vuosien aikana. Toisaalta on myös lausuntoja, joiden mukaan sähköautojen laajamittaiset edistämistoimet ovat kustannustehokkaita vasta kun autojen hinnat ovat laskeneet ja akkujen suorituskyky on parantunut mahdollisesti 2020-luvun jälkipuoliskolla. Niiden mukaan laajamittainen hankintatuki väärin ajoitettuna on kustannustehoton tapa päästöjen vähentämiseksi. Yhtenä ehdotuksena lausunnoissa on, että vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen laajamittainen edistäminen voitaisiin tehdä kustannustehokkaasti verotuksen keinoin ilman erillistä määrärahaa. Autoalan toimijat korostavat myös verotuksen merkitystä hankinnan kannustajana ja pitävät ostajille maksettavaa lyhytaikaista tukea markkinoiden kannalta osin ongelmallisena.

Myös siitä lausunnot ovat erimielisiä, millä käyttövoimilla toimivat autot tulisi sisällyttää mahdollisen hankintatuen piiriin: kaasuautojen tukemisen ei nähdä täyttävän teknologianeutraaliuden periaatetta, koska samoilla perusteilla tukea pitäisi myöntää myös perinteiselle dieselautolle, joka käyttää 100% uusiutuvaa dieseliä. Myös FFV-autot haluttaisiin sisällyttää hankintatuen piiriin ja lisäksi etsiä keinoja FlexFuel-ajoneuvojen hankinnan edistämiseen.

Sähköautojen latauspaikkojen lisäämisen osalta korostetaan tuen lisäksi myös eri osapuolten yhteistyön tärkeyttä. Esimerkiksi Fortum tuo esiin, että sähköautojen lisääntyminen ei edellytä uusia investointeja sähköntuotantoon. Sen sijaan sähköautojen latausjärjestelmä on välttämätön osa modernia älykästä sähköjärjestelmää, joka tehostaa sähkön kulutushuippuja ja tehostaa uusiutuvien energialähteiden käyttöä.

Liikenteen sähköistämiseen sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseen liittyen lausunnoissa ehdotetaan runsaasti myös työsuhde- ja yritysautoihin liittyviä toimia. Vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotuksen tuntuva keventämistä tai päästöjen mukaan porrastamista ehdottaa useampi toimija. Näiden lisäksi ehdotetaan, että sähkö- ja kaasuautoilun tukea kohdistettaisiin myös työsuhde- ja yritysautojen hankintaan, koska hankinnasta päättävien määrä on rajallinen, mikä helpottaa autovalintoihin vaikuttamista ja lisäksi työsuhdeautojen kiertoaika on nopea, joten toimi nopeuttaisi vaihtoehtoisten käyttövoimien markkinoiden kasvua ja muokkaisi autokantaa tehokkaasti. Lisäksi ehdotetaan, että tuettaisiin yrityksiä, jotka ohjaavat työsuhdeautonsa ja/tai kuljetuksensa biokaasukäyttöisiksi. Päästöttömille autoille ehdotetaan myös muiden etuuksien (esim. kaistaetuudet) antamista.

Biokaasun liikennekäytön edistämisen osalta lausunnoissa kannatetaan mm. investointitukia kaasun jakeluasemien rakentamiseen alkuvaiheessa, kun autokantaa ei vielä ole riittävästi. Näissä investoinneissa ehdotetaan suosittavaksi raskaan liikenteen asemia, jotka voivat palvella myös henkilöautoja. Lisäksi ehdotetaan arvioitavaksi ja selvitettäväksi kustannuksia mm. biokaasulaitosten investointituella, maatilojen lannasta tuotettavan biokaasun käytön tukemiselle, biokaasuajoneuvojen verottomuudelle ensimmäisten 5 käyttövuoden aikana ja biokaasuautoja käyttävien yhtiöiden (vero)etujen mahdollistamiselle.

#### AJONEUVOJEN ENERGIATEHOKKUUDEN PARANTAMINEN MUUTOIN KUIN SÄHKÖISTÄMISEN KEINOIN

Autokauppiaille kehitettävää Green Deal -mallia pidetään hyvänä useassa lausunnossa ja siihen halutaan liittää myös CO<sub>2</sub>-päästöjen ilmoittaminen markkinoinnissa sekä nykyisen henkilöautojen energiamerkinnän uudistaminen yhteistyössä alan toimijoiden kanssa. Autoalan toimijat sen sijaan näkevät Green Deal -mallin hyödyt vähäisinä, koska ammattitaitoisilla automyyjillä on heidän mukaansa jo hyvät perustiedot ajoneuvojen ympäristöominaisuuksista ja myyntiä rajoittaa enemmän vähäpäästöisten ajoneuvojen valikoiman ja saatavuuden rajallisuus sekä huomattava hintaero suhteessa perinteisiin vaihtoehtoihin. Mikäli malli kehitetään, alan edustajat ovat mielellään mukana kehitystyössä sen toimivuuden varmistamiseksi.

Ehdotusta vanhojen autojen etanoli- ja kaasukonvertoinnin edistämisestä tuetaan useammalta taholta, mutta on myös lausuntoja, joissa todetaan että konvertoinnin sijaan olisi järkevämpää kannustaa ihmisiä siirtymään kokonaan pois autojen omistuksesta. Autoalan toimijat suhtautuvat ehdotukseen varauksellisesti vedoten mahdollisiin konversioista aiheutuviin haittoihin kuluttajille sekä mahdollisiin kuluttajariitoihin etanolin mahdollisesti aiheuttamista kulumisongelmista ja käyttöhäiriöistä.

Energiatehokkaiden ajoneuvojen suosimista julkisissa hankinnoissa tuetaan sekä korostetaan laajasti julkisten hankintojen neuvontapalveluiden saatavuuden turvaamista. Myös kuluttajien ohjaaminen nähdään tärkeänä.

Ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen nähdään tärkeänä ja Suomen aktiivinen vaikuttaminen EU:ssa sitovien CO<sub>2</sub>-raja-arvojen valmisteluun erityisesti raskaan liikenteen osalta keskeisenä toimena.

#### LIIKENNEJÄRJESTELMÄN ENERGIATEHOKKUUDEN PARANTAMINEN

Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden toimien osalta MAL-sopimusmenettelyn vahvistaminen liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisessa saa laajaa kannatusta. Lisäksi toivotaan, että

kirjauksia kestävästä kaavoituksesta ja aluerakentamisesta täsmennettäisiin, jotta ilmastonäkökulma otettaisiin kattavasti huomioon lainsäädännössä, ml. MRL kokonaisuudistus ja VAT valmistelu.

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen keskeisyyttä suunnitelmassa kiitetään ja sen edistämishjelmaa tuetaan, mutta sille vaaditaan myös määrärahoja ja riittäviä resursseja. Lausunnoissa muistutetaan, että kävelyn ja pyöräilyn määrän nostaminen 30%:lla vuoteen 2030 mennessä vaatii merkittäviä parannuksia infrastruktuuriin. Kevyen liikenteen edellytyksiä tulisikin priorisoida kaikissa infran ja kunnossapidon hankinnoissa ja suunnata innovaatiotukia keveämmän kaupunkilogistiikan kehittämiseen ja siten raskaan liikenteen vähentämiseen kaupungeissa. Kaupunkipyöräjärjestelmien käynnistämistä voidaan tukea joukkoliikennetukien tavoin. Myös sähköpyöräilyä voitaisiin edistää esim. tukemalla sähköpyörän hankintaa erityisesti niille, jotka luopuvat autosta. Pyöräilyä edistäisi myös työmatkakulujen verovähennyksen muuttaminen kilometripohjaiseksi.

”Liikenne palveluna” -toimintatavan edistämistä tuetaan laajasti ja sen toteutukseen kaivataan myös konkretiaa. Ehdotuksissa tuodaan esiin mm. nykyisten henkilöautojen käyttöasteen kasvattaminen erilaisten jakamistalouden palveluiden tarjoamisen kynnystä madaltamalla, esim. yhteiskäyttöautot, kimpakyydit, autojen vuokraus, yhteisomistus jne. Ehdotetaan myös, että julkisen sektorin toimijat edistäisivät digitaalisten innovaatioiden syntyä esimerkiksi avaamalla datan rajapintoja. Lausunnoissa kehoitetaan panostamaan erityisesti innovaatiokehitykseen ja suomalaisiin innovaatio- ja kokeiluympäristöihin. Myös hyvien käytäntöjen jakaminen ja edistäminen kuntien ja alueiden välillä sekä joustavien, kutsupohjaisten kuljetustapojen kehittämisen vahvistaminen nähdään tärkeänä.

Joukkoliikenteen kehittämiseksi ja kestävien liikuntamuotojen edistämiseksi kaupunkiseuduilla tuodaan esiin paljon konkreettisia toimia matkakettujen kehittämisestä fossiilisen joukkoliikenteen lopettamiseen 2030 mennessä. Lisäksi joukkoliikenteen hinnoittelun kohtuullisuus ja lippu- sekä maksujärjestelmien uudistaminen nähdään keskeisiksi joukkoliikenteen kehittämisen keinoiksi. Valtion tuki joukkoliikenteelle on lausuntojen mukaan tarpeen jatkossakin.

Yhdyskuntarakenteeseen ja alueidenkäyttöön liittyvät toimet liikenteen päästöjen vähentämiseksi korostuvat monissa lausunnoissa. Yhdyskuntarakenne yhdessä kevyen ja joukkoliikenteen palvelukokonaisuuksien kanssa mahdollistaa yksityisautoilun tekemisen tarpeettomaksi kaupunkien keskustoissa, mikäli tehdään oikeat päätökset tämän aikaansaamiseksi. Tämän vuoksi mahdollisimman tavoitteelliset valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, joissa kaupunkiseuduille asetetaan erityisiä veloitteita kestävien kulkutapojen edistämiseen, ovat keskiössä. Lausuntojen mukaan olisi tarpeen myös suunnata erityishuomiota yhdyskuntarakenteen hajautumisen ehkäisyyn ja painottaa yhdyskuntarakenteen teemoja suunnitelmassa nykyistä enemmän. Kansallisessa päätöksenteossa tulisi sitoutua yhdyskuntarakenteen ja alueiden pitkäjänteiseen kehittämiseen ja kokonaisnäkemysten huomioivat suunnitelmat tulisi ottaa keskeisemmäksi osaksi päätöksentekoa. Ilmastopaneeli huomauttaa, että suunnitelmassa olisi ollut hyvä kuvata kuinka suureen alueiden tehokkuuteen kaupunkialueilla ollaan pyrkimässä ja miten varmistetaan tiivistämisen sosiaalinen hyväksyttävyyys sekä terveys- ja viihtyvyyšnäkökulmien huomioiminen.

Harvempaan asutuilla seuduilla tulisi lausuntojen mukaan huomioida aluetasojen erilaiset tarpeet tukipolitiikassa ja edistämistoimissa. Päästövähennyskeinoina mainitaan mm. ajoneuvokannan muuttaminen uusiutuville ja vähäpäästöisille polttoaineille, autoilun tarpeen vähentäminen ja ajokilometrien vähentämiseen kannustaminen esim. etätyömahdollisuuksia ja joustavaa työ/toimistotilojen käyttöä sekä auton joustavaa yhteisomistajuutta mahdollistamalla sekä varmistamalla riittävä maksuton liityntäpysäköinti.

## LIIKENTEEN TALOUDELLISEN OHJAUKSEN VAHVISTAMINEN

Liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöihin kohdistuvan taloudellisen ohjauksen vahvistaminen saa vahvaa kannatusta ja sen tarkempaa käsittelyä suunnitelmassa kaivataan. Polttoaineiden verotuksen lisäksi myös autoverotuksen uudistaminen sekä näiden verotyyppien ohjausvaikutuksen yhdistäminen kerää runsaasti erilaisia ehdotuksia: esim. polttoaineisiin tarvitaan vahvemmat veroporkkanat sähköistymisen tukemiseksi, toisaalta toivotaan, että vähäpäästöisten/päästöttömien autojen hankintaa kannustettaisiin polttoaineverotusta keventämällä ja huomioitaisiin myös hiukkaspäästöjen vaikutus ilmanlaatuun ja terveyteen. Autoverotuksen uusimista ja auton hankinnasta käytönaikaiseen verotukseen siirtymistä kannatetaan myös. Ilmastopaneeli ehdottaa, että autoverotuksen päästöporrastusta tiukennetaan ja verotuksen lähtökohdaksi otetaan uuden WLTP-testisyklin mukaiset päästöt, jotka vastaavat nykyistä paremmin todellisen ajon päästöjä. Myös fossiilisten polttonesteiden verotusta tulisi kiristää sekä tasoittaa dieselin ja bensiinin hintaero verotuksella niin, että keskikokoiset sähköautot tulevat edullisemmaksi hankkia ja käyttää kuin nykyiset polttomoottoriautot.

Lausunnoissa esitetään myös huoli siitä, että päästöjä rankaiseva veropolitiikka lisää kasvavien ja taantuvien alueiden toimeentuloeroja. Lisäksi korostetaan myös huolta liikkumiskustannusten noususta, erityisesti niiden pienten yritysten osalta, jotka tarvitsevat liiketoiminnassaan paljon omaa autoa.

Muina taloudelliseen ohjaukseen liittyvinä kommentteina autoalan toimijat ottaisivat romutuspalkkiot uudelleen käyttöön autokannan nopeamman uudistumisen aikaansaamiseksi vähäpäästöisempään suuntaan. Lisäksi lausunnoissa ehdotetaan runsaasti tie- tai ruuhkamaksujen ottamista käyttöön tai vähintään mahdollistettavaksi lainsäädännöllisesti.

## MUUT KOMMENTIT LIIKENTEEN OSALTA

Muissa liikennettä koskevissa kommentteissa korostetaan kustannustehokkuusjärjestyksen huomioimista toimenpiteiden toteutuksessa, mutta myös sitä, että keinojen kustannustehokkuus on linjassa toimien pitkän aikavälin yhteensopivuuden kanssa. Lausunnoissa esitetään keskenään ristiriitaisia näkemyksiä sen suhteen, ovatko liikenteelle asetetut tavoitteet suhteessa muihin sektoreihin oikeudenmukaisia tai kustannustehokkaita. Lisäksi todetaan, että Suomen tulisi priorisoida erityisesti sellaisia toimenpiteitä, jotka mahdollistavat kansainvälisesti johtavan aseman. Suomen tulisi ylipäätään olla ilmastopolitiikassaan enemmän muutoksen tekijä kuin reagoija.

### **Maatalous**

Maatalouden linjaukset saavat lausunnoissa tukea laajalti. Lausunnoissa myös esitetään useita huomioita mahdollisiksi lisätoimiksi maatalouden päästöjen vähentämiseen. Eniten tuetaan biokaasutuotannon edistämistä ja siihen kaivataan entistäkin vahvempia toimia. Esimerkiksi maatalouden biokaasulaitosten investointitukia pidetään perusteltuina.

Toinen merkittävää tukea saava toimi on ruokahävikin vähentämistavoite, johon myös kaivataan hävikkiä vähentävää ja jakamistaloutta edistäviä toimia, tiedonkeruuta, yhteistyötä ja kuluttajien neuvontaa sekä työpaikkaruokaloiden ottamista erityiseksi painopistealueeksi. Samoin tukea saa linjaus julkisten keittiöiden ohjaamisesta kestävämpiin ruoka-ainevalintoihin.

Maataloussektorin osalta vastustusta esitetyille toimenpidelinjauksille ei juuri esiinny, vaikka joitakin varauksia esitetään linjauksiin eloperäisten maiden metsityksestä sekä säätösalaajituksen lisäämisen

osalta painottaen, että metsitettyjen peltolohkojen tuottoskenaario ei voi perustua pelkästään puun myyntituloihin seuraavina vuosikymmeninä sekä vedoten säätösaloajituksesta tehtyihin tutkimuksiin, joiden mukaan sen vaikutukset hiilidioksidipäästöjen vähenemiseen on epävarmaa, mutta vaikutus pellon kantokykyyn ja viljelykelpoisuuteen negatiivinen.

## MAANKÄYTTÖÖN JA VIJELYYN LIITTYVÄT TOIMET

Maankäyttöön ja viljelyyn liittyvät toimenpide-ehdotukset liittyvät sekä Suomen profiloitumiseen kestäväen maatalouden toteuttajana että eloperäisten maiden käyttöön sekä peltojen ja lannoituksen käytön tehostamiseen.

Lausunnoissa mm. ehdotetaan, että Suomi lähtisi toteuttamaan merkittävästi tavoitteellisemmin neljän promillen aloitetta, johon on sitouduttu, ja konkretisoitaisiin ilmastosuunnitelmassa aloitteen toteuttamiseen liittyviä toimia. Suomea halutaan myös profiloida nykyistä vahvemmin ekologisesti kestäväen maatalouden toteuttajana, asiantuntijana ja innovaatioalueena.

Eloperäisten maiden toimiin liittyen ehdotetaan, että turvetuotannosta poistuvia maita käytettäisiin ensisijaisesti kosteikkoina tai metsämaana ja että eloperäisten maiden viljelyssä suosittaisiin suuren kuiva-ainesadon tuottavien kasvien viljelyä, esim. syväjuurisia ja tehokkaasti tyypeä hyödyntäviä kasveja, kuten monivuotiset nurmipalkokasvit, paju, kuitu- ja öljyhamppu jne. Lisäksi tuotiin esiin, että monivuotiset ympäristönurmet voisivat käsittää laajasti erilaiset monivuotiset kasvustot, jolloin viljelijä voisi valita paikallisiin olosuhteisiin parhaiten soveltuvan kasvuston. Lisäksi ehdotetaan harkittavaksi, että sopivia alueita ennallistetaan soiksi, mikäli sen vähentää päästöjä.

Lausunnoissa toivotaan myös peltojen käytön huomattavaa tehostamista ja uusien peltojen raivaustarpeen välttämistä. Tähän keinoina esitettiin sekä biokaasulaitosten toteuttamista että turvemaiden raivauksen kieltämistä tai verottamista tai investointitukien suuntaamista lannankäsittelyyn raivauksen sijasta. Lisäksi tuodaan esiin lannoitteiden käytön vähentämisen ja tehostamisen vaikutus, joka voidaan saada aikaan paitsi kasvijalostus-, myös viljelymenetelmillä ja tuotannon tehostamisella sekä orgaanisten lannoitteiden sekoitus- tai käyttövelvollisuudella.

## BIOKAASU

Lausuntojen mukaan biokaasupotentiaali tulee saada paremmin käyttöön ja lainsäädännölliset esteet on purettava. Tätä varten tarvitaan enemmän malliratkaisuja ja ohjattua toteutusta. Kaikkiaan on kannustettava maatalouden biomassojen ja muiden yhdyskunnan eloperäisten sivuvirtojen jalostusta energiaksi (liikennepolttoaineet, sähkö ja lämpö tai pelkkä lämmön tuotanto) alueilla, joilla intensiivistä ruoantuotantoa ja riittävä väestötiheys.

Biokaasutuotannon tukemisen osalta lausunnoissa todetaan, että olisi vältettävä sellaisia tukimuotoja, joissa tietyn toiminnan tekeminen aiheuttaa esteen jatkohyödyntämiselle. Lausunnoissa huomioidaan myös biokaasun käytön tukeminen traktoreissa, lämmityksessä ja kuivauksessa ja ehdotetaan tarkempaa tarkastelua siitä, miten biokaasulaitteistojen hankintaa voidaan edistää maatalouden investointiavustuksista. Erityyppisille biokaasun hyödyntämistoimille ja niiden markkinalle tarkoitettuja investointitukia tulisi myös voida nykyistä joustavammin yhdistää. Maataloussektorin investointitukien tulee sallia energian myynti tilan ulkopuolelle, jotta mahdollistetaan siirtyminen markkinaehtoiseen toimintaan ajan kuluessa. Investointitukia tarvitaan myös ravinteiden talteenotto- ja jalostuslaitteistojen investointeihin, joilla voidaan varmistaa toiminnan ympäristökestävyys.

## ENERGIATEHOKKUUS

Lausunnoissa todetaan, että energiatehokkuuden mittaaminen ja todentaminen ovat tehokkaita lähestymistapoja tunnistaa tilakohtaisesti kannattavimmat kehittämistoimenpiteet, tässä on säilytettävä Neuvo2020 -järjestelmän tyyppinen energianeuvontapalvelu. Myös julkisissa hankinnoissa energiatehokkuuden selvittäminen ja parantamistoimet on tärkeää olla mukana.

## TUET

Maataloustukien osalta lausunnoissa painotetaan erityisesti sitä, että tukien osalta on katsottava kokonaisuutta niin, etteivät maataloustuet ole ristiriidassa ilmastotavoitteen kanssa – esimerkiksi lannanlevitystuki suhteessa biokaasutuotannon lisäämiseen. Tuissa tulisi huomioida myös pitkän aikavälin kestävät ratkaisut ja mahdollisuudet sekä tilojen ja maanviljelijöiden yhteishankinnat ja -toiminnot. Myös energiatehokkuutta parantaviin investointeihin kaivataan kannustavaa tukijärjestelmää.

Seuraavan EU:n CAP-jakson odotetaan painottavan tukiperusteena myös erilaisten ekosysteemipalveluiden tuotantoa ml. ilmastomuutoksen hillintää ja sopeutumista. Erityisesti ympäristöjärjestöjen lausunnoissa huomioidaan myös, että maatalouden tukia tulisi uudelleenkohdentaa viimeistään 2020-luvun alkupuolelta siten, että lihantuotannon kokonaismäärä laskee vuoteen 2050 mennessä, koska muutoin päästövähennystoimet 2030-luvulla ovat lihantuotannolle kohtuuttoman jyrkät.

## RUOKA

Kotitalouksiin kohdistuvaa valistusta ja neuvontaa hävikin vähentämiseksi korostetaan lausunnoissa ohjausekeinona, joka tulisi mainita suunnitelmassa. Myös vahvempi linkki Manner-Suomen maaseudun kehittämisohjelmaan 2021 ja kuluttajien energianeuvonnan välille olisi hyvä luoda. Kansallisen ohella alueellinen ohjaus- ja tukiresurssi on olennainen ruokahävikin pienentämisessä.

Lausunnoissa ehdotetaan, että ruoan tutkimus- ja tuotekehityksen rahoitusta voisi suunata myös ilmastoystävällisen ruoantuotannon innovaatioihin. Alueellisten ruokaketjujen sekä lähi- ja luomuruoan tuotannon ja käytön vahvistamista painotetaan myös. Kiitosta saa 2016 hyväksytty valtioneuvoston periaatepäätös julkisten elintarvike- ja ruokapalveluhankintojen vastuullisuudesta, joka tarkoittaa mm. lähi- ja luomuruoan suosimista hankinnoissa.

Lausunnoissa kaivataan kasvispainotteisen ruokailun edistämistoimia sekä lihansyönnin trendin kääntämiseen tähtäviä toimia. Ilmastopaneelin mukaan ilmastomyönteiselle dieetille kannustamisessa tulisi tehdä määrätietoista valistustyötä ja tuottajia tulisi kannustaa luomaan ilmastoystävällisten tuotteiden markkinoita. Kouluruokailussa tulisi tarjota vähintään kaksi kasvisateriaa viikossa. Keskustelu lihantuotannon tulevaisuudesta 2030-luvulta eteenpäin tulisi useiden lausuntojen mukaan avata jo nyt. Eräiden näkemysten mukaan tavoitteena tulisi olla muokata kulutusta kohti vähäpäästöisempää ruokavaliota.

## MUUT HUOMIOT

Lausunnoissa Suomen maataloudella nähdään vahva tulevaisuus, johon vaikuttavat kuitenkin monet seikat. Toisaalta Suomen maatalousmaan suhteellinen merkitys globaalisti kasvaa ruoan tuotantoalan globaalien vähenemisen seurauksena. Tämän vuoksi ruoantuotantoon soveltuvan maan poistaminen pysyvästi ruoantuotantopotentialista esimerkiksi rakentamalla tulisi minimoida ja

myös turvetuotannosta vapautuneet alueet tulisi lukea potentiaalisiksi ruoantuotantoalueeksi. Toisaalta nähdään, että Suomen maatalouden tulevaisuus riippuu siitä, että maatalouden kehittämistarpeisiin suhtaudutaan vakavasti ja otetaan huomioon maatalousjärjestelmän sosiaaliseen hyväksyttävyyteen kohdistuvat uhat, kuten ympäristöhaitat sekä viljelijöiden heikot tulovirrat ja velkaantuminen. Näiden näkemysten mukaan reilu tulotaso viljelijöille ja ilmastoystävällinen maatalous voivat kulkea käsi kädessä. Esimerkiksi lihantuotannossa on rajallisia, mutta merkittäviä mahdollisuuksia, sillä karjanhoitoon liittyy osin merkittävien ekosysteemipalveluiden ylläpitäminen. Sen sijaan suurten ja alueellisesti keskittyneiden eläintilojen laajenemiseen ohjaava rakenne on suuntauksena ilmastopolitiikan näkökulmasta ongelmallinen.

Muina huomioina lausunnoissa esitetään mm. myös että maatalouden käyttämät työkoneet olisi selvyuden vuoksi hyvä käsitellä maataloussektorilla ja asettaa niille omat päästövähennystavoitteet. Myös maatalouden päästövähennysmahdollisuuksien tarkempi tarkastelu kuntien ilmastostrategioissa tuodaan esiin. Lausunnoissa esitetään myös huoli suunnitelman muilla sektoreilla esitettyjen toimenpiteiden välillisistä vaikutuksista maaseutuyrittäjiin ja näiden toimeentuloon.

### **Rakennusten erillislämmitys**

#### **SEKOITEVELVOITE**

Lämmityspolttoöljyn sekoitevelvoite saa laajaa kannatusta niin elinkeinoelämän, kuntien ja alueiden toimijoiden kuin joidenkin kansalaisjärjestöjenkin suunnasta. Eräät tahot painottavat, että sekoitevelvoite on yhdistettävä polttoaineiden verotuksen muutoksen toimenpiteeseen tehokkuuden varmistamiseksi. Myös suurempi kuin 10% biopolttoaineisuus 2030 mennessä sekä toimenpiteen etupainotteisuus saavat kannatusta.

Lämmitysöljyn sekoitevelvoitetta vastustetaan lausunnoissa kahdesta erilaisesta syystä: toisaalta siksi, että ainoa tarpeeksi pitkään ympärivuotisesti säilyvä biokomponentti on arvokas ja pitkälle jalostettu HVO-diesel, jonka käyttäminen lämmitykseen olisi tehotonta ja kallista sekä toisaalta siksi, että biopolttoaineiden määrä on rajallinen ja fossiilisten polttoaineiden vähentäminen eri sektoreilla voidaan hoitaa vain rajallisella biopolttoaineiden sekoitevelvoitteella.

#### **VALTIONHALLINNON ÖLJYLÄMMITYKSESTÄ LUOPUMINEN 2025**

Toimi saa kannatusta ja sen kehutaan osoittavan johtajuutta. Toimen konkretisoimiseksi ehdotetaan julkisille toimijoille suunnattua haastekampanjaa. Lausunnoissa myös varoitetaan päästövähennysvaikutuksen jäävän odotettua vähäisemmäksi, jos esim. hiililauhteella tuotettu sähkö korvaa öljylämmitystä lämmityskaudella. Neuvonnassa sekä yhteishankintojen toteuttamisessa toimenpiteen jalkauttamisessa kehoitetaan hyödyntämään olemassa olevia rakenteita. Kaupunkiseuduilla ehdotetaan MAL-sopimusten hyödyntämistä toimenpiteen toteuttamisessa. Lisäksi ehdotetaan, että HINKU-kuntien kokemukset öljylämmityksestä luopumisesta tuodaan esiin hyvinä käytäntöinä.

Yksittäiset toimijat pitävät toimenpiteen vaatimia investointeja kalliina ja määräaika lyhyenä. Lausunnoissa huomautetaan myös, että kuntasektorilla resurssipula estää öljylämmityskiinteistöjen uusien ja innovatiivisten lämmitysvaihtoehtojen selvittämisen ja taloudellisen tarkastelun. PLM pitää esitettyä aikataulua tiukkana ja esittää lisäajan harkitsemista.

## ENERGIATEHOKKUUDEN PARANTAMINEN JA UUSIUTUVAN ENERGIAN KÄYTÖN LISÄÄMINEN

Energiatehokkuuden ja uusiutuvan energian käytön lisääminen saavat lausunnoissa eniten huomiota rakennusten erillislämmityksen toimien osalta. Lausunnoissa myös kaivataan määrätietoisempia ja voimakkaampia toimia olemassa olevan rakennusten energiatehokkuuden parantamiseksi (sisäilmaolosuhteet turvaten) ja uusiutuvien energialähteiden käytön edistämiseksi. Lausunnoissa ehdotetaan mm. aurinkoenergian sekä maaperästä ja vesistöistä saatavan lämpöenergian käyttöönoton selvittämistä ja edistämistä tukitoimin (hinta, verotus) erillislämmityksessä. Myös ERA17-toimintaohjelman kaltaisen julkinen–yksityinen työskentelyn jatkamista tulevina vuosina kannatetaan. Lausunnoissa huomautetaan, että suunnitelmassa tulisi selkeämmin tuoda esille, että kuluttajan on mahdollista saada kotitalousvähennystä sekä asuntonsa energiakorjausten, että uusiutuvien energialähteiden ja myös lämpöpumpun asentamiskustannusten osalta.

## POLTTOAINEIDEN VEROTUKSEN MUUTTAMINEN

Lausunnoissa energiaveron hiilidioksidikomponentin korotus saa tukea ja osa lausujista kannattaa samalla energiasisältöön perustuvan verokomponentin laskua. Toisaalta todetaan että kiristetty polttoaineverotus ja sekoitevelvoite nostavat lämmitysöljyn hintaa muutenkin, jolloin vaarana on energiaköyhyyden lisääntyminen.

## PUHTAAN POLTON EDISTÄMINEN

Linjaus saa tukea ja lisäksi huomautetaan, että tulisi vielä tarkemmin selvittää tulisiko tulisijojen ja pellettikattiloiden normivaatimuksia kiristää, laitteiden ympäristömerkkejä selkiyttää ja lisätä resursseja kuluttajien informoimiseen. Kannatetaan myös tulisijojen optimoinnin tukimusta ja standardointia sekä tulisijan korvaamista vähäpäästöisellä vaihtoehdolla, kun se tulee elinkaarensa päähän.

Informaatiokampanja puhtaasta poltosta saa myös tukea ja lisäksi huomautetaan, että tarvitaan laajaa opastusta mm. laitevalmistajille, nuohoojille, klapimyyjille ja energianeuvojille. Tuodaan esiin myös jatkuvuuden haaste: kampanja päättyy aikanaan, mutta neuvonnan tarve on jatkuva.

## Jätehuolto

Jätteenpolton siirtäminen päästökauppaan herättää sekä kriittisiä että myönteisiä näkemyksiä. Sekä varauksellista että varauksetonta tukea nousee usealta elinkeinoelämän sekä joiltakin kansalaisjärjestöiltä. Varaukset koskevat mahdollisia ristiriitaisia tuloksia kiertotalouden ja jätelain toteutumisen osalta ja nämä mahdolliset ristiriitatilanteet tulisi ratkaista ennen päästökauppaan siirtämistä. Myös jätteenpolto ja sen lisääminen energiantuotannossa tuontipolttoaineita korvaamaan saa joissakin järjestöjen lausunnoissa tukea.

Jätteenpolton siirtoa päästökauppaan vastustavat erityisesti jätepuolen ja ympäristöjärjestöjen edustajat, joista osa kannattaa päästökauppaan siirron sijaan materiaalihyötykäyttöön kelpaavan jakeen energiahyödyntämisen verotusta. Lausunnoissa esitetään epäilyksiä siitä, miten jätevoimaloilla olisi käytännössä mahdollisuus päästökaupan piirissä vähentää CO<sub>2</sub>-päästöjä, kun ne eivät voi valita polttoainettaan ja linjaus voisi käytännössä kannustaa ohjaamaan polttolaitoksiin ensisijaisesti uusiutuviksi luokiteltavia jätteitä. Lausunnoissa korostetaan tarkkojen selvitysten tarvetta siirron kaikista vaikutuksista CO<sub>2</sub>-päästövaikutuksen lisäksi.

## **F-kaasut**

F-kaasujen osalta lausunnoissa on vain joitakin kommentteja. Uutena ehdotuksena tuodaan esiin, että ajoneuvon tai työkoneen huoltoon soveltuviissa tutkinnoissa tulisi olla mukana myös kylmälaiteosaaminen. Eräät tahot huomauttavat, että suurissa lämpöpumpuissa F-kaasut ovat pieniä paremmin hallinnassa viitaten lämpöpumppujen kaukolämpö ja -kylmäkäyttöön. Lisäksi lausunnoissa todetaan, että F-kaasujen hävittäminen polttamalla vaarallisen jätteen polttoon tarkoitettussa laitoksessa on tehokas tapa aineiden vähentämiseen.

## **Työkoneet**

Lausunnot tukevat yleisesti työkoneiden sisällyttämistä ilmastotoimien piiriin sekä ehdotettua linjauksia. Myös joitain kriittisiä näkemyksiä esitetään eri näkökulmista; sekoitevelvoitetta vastustetaan mutta myös ehdotetaan korkeampaa sekoitussuhdetta; samoin ilmaistaan huoli biopolttoaineiden ympäristönäkökulmista. Kevyen polttoaineen valmisteveropalautusta ja riittäviä sopeutumisajoja ehdotetaan ja varoitetaan polttoaineen hiilidioksidiveron nostamisen mahdollisista kielteisistä vaikutuksista erityisesti metsäteollisuuden kilpailukykyyn. Samat huolet ovat tulleet esille myös liikennesektorilla.

Julkisen sektorin toimina mm. merkittävässä valtion infrarakennushankkeissa ehdotetaan otettavaksi käyttöön menettelyä rakentamisen aikaisen työmaan energiatehokkuuden parantamiseksi sekä maankäytön keinojen hyödyntämistä päästövähennyksien edistämiseksi. Myös julkisten hankintojen merkitystä painotetaan.

Tietopohjan ja osaamisen merkitys näkyy myös lausunnoissa. Alan tutkimuksen ja kehityksen merkitystä korostetaan, samoin viitataan tarpeeseen tarkentaa työkoneiden päästöjen kehitysarvioita.

## **Kuntien ja alueiden ilmastotoimet ja kulutus**

Monet lausijat tukevat linjausta, jonka mukaan kuntaverkostoissa tehtäviä ilmastotoimia tulee ottaa laajemmin käyttöön. Samalla kannetaan huolta siitä, ovatko ilmastosuunnitelman toimenpiteet riittävän konkreettisia. Kuntien ilmastoverkostoja tulisi lausuntojen mukaan vahvistaa, edelläkävijyyttä tukea ja resurssien jatkuvuus turvata. HINKU- ja FISU-verkostojen työn ja energiatehokkuussopimusten merkitys nousee lausunnoissa esille. Myös muiden kuin kaupunkiseutujen ilmastokysymykset tulisi huomioida alueiden näkemyksiä kuullen sekä tulisi huolehtia siitä, että verkostojen työssä ei ole päällekkäisyyksiä.

Maakuntien työ, erityisesti maakuntakaavoitus tulee saada suunnitelmaan paremmin esille, samoin tulee konkretisoida, mitä yhteistyö valtion kanssa konkreettisesti olisi. Kuntien ja alueiden ääntä tulisi kuulla. Maakunnat toteuttavat aluetason ilmastopolitiikkaa maakuntakaavoituksen, liikennejärjestelmäsuunnittelun, maakuntaohjelman, merialuesuunnittelun, EAKR-rahoituksen sekä alueellisen yhteistyön keinoin. Vaikka maakuntaudistukseen liittyvän lain valmistelu on kesken, aluetason rooli tulee joka tapauksessa korostumaan kestävä kehityksen edistämässä ja ilmastotavoitteiden toteuttamisessa merkittävästi.

Lausunnoissa annetaan tukea julkisen sektorin edelläkävijyydelle (öljylämmityksestä luopuminen, rakennusten ja rakennetun ympäristön energiatehokkuus, energiamurros, ilmastotyön globaalisti edelläkävijäkaupungit, kaupunkien fossiilisesta vapaa julkinen liikenne, jakamistalous ja

yhteiskäyttö). Joissain lausunnoissa tuodaan esille rajoituksia ja reunaehtoja, joita esimerkiksi öljylämmityksestä luopumisessa tulee ottaa huomioon

Ehdotetaan vahvistettavaksi linjausta ”Varmistetaan kunnissa eri kuluttajaryhmiä sekä yrityksiä palvelevaa puolueetonta energianeuvontaa ja hyödynnetään toimijoiden yhteistyössä kehittämiä ratkaisuja”. Neuvonnan rooli tunnistetaan lausunnoissa laajalti. Ilmastoystävällisten valintojen tekemisen tulisi olla luontevaa ja helppoa. Ehdotetaan myös konkreettisia taloudellisia ja muunlaisia ohjauskeinoja kulutustottumusten muuttamiseksi. Joissain lausunnoissa painotetaan kulutuksen sekä yksityisten investointien merkitystä kuntien ja kansallisen ilmastotyön onnistumiselle ja taloudelliselle vaikuttavuudelle.

Useat korostavat, että valtakunnallisen neuvonnan rinnalla tulee tukea alueellista puolueetonta ruohonjuuritason neuvontaa ja ehdottavat toimeenpanossa tarvittavien resurssien varmistamista. Vain muutamalla alueella on nyt neuvontaa tarjoava palvelu. Maakunnissa tehtävän neuvontatyön tulisi olla pitkäjänteistä ja suunnitelmallista sekä lähellä kuluttajia. Aiemmin toteutettu alueellinen neuvonta toimi monen lausujan mielestä hyvin.

Lausunnoista tulee vahvaa tukea kansalaisten aktivoimiselle, ja vastakaikua ilmastosuunnitelman näkemykselle, että kansalaisilla on voimistuva mahdollisuus vaikuttaa valinnoillaan ja toimia energiakansalaisina. Kulutuksen mahdollisuuksien tulisi joidenkin mielestä olla nykyistä voimakkaammin esillä suunnitelmassa ja kannustusta kestävyteen tulisi suunnata myös yrityksille.

Joissain lausunnoissa todetaan, että KULTU-ohjelman toimenpiteitä ei ole systemaattisesti edistetty ja että kestävä kulutuksen ja tuotannon periaatepäätöksen toimeenpanoa tulee edistää.

Muutamit lausujat painottavat, että on tärkeää miettiä kansalaisten aktivoimiselle realistiset resurssit, toimet ja viestintäkonsepti heti alkuvaiheessa; huono liikkeellelähtö söisi suunnitelman uskottavuutta. Konkreettisena toimenpiteenä ehdotetaan, että Suomi laatii kansallinen toimenpideohjelman kansalaisten ilmastotoimien aktivoimiseksi. Perusteluna todetaan, että kansalaisten ilmastotoimien edistäminen edellyttää toimintaympäristöä, jossa on tarjolla ilmastovalintoja tukeva tuote- ja palveluvalikoima. Tähän tarvitaan niin valtion, kuntien, yritysten kuin kansalaisjärjestöjenkin toimia. Systemaattinen toimenpideohjelma ohjaisi toimijoita tukemaan kansalaisten toimia tärkeimmillä osa-alueilla: asumisen ja energian, liikkumisen sekä ruoan valinnoissa. Kaikkien kuntien tulisi laatia suunnitelma ilmastoystävällisen liiketoiminnan tukemiseksi. Ehdotuksen mukaan Suomi voisi samalla olla esimerkki muille maille.

Kansalaisten aktivointi edellyttää tiedon jakamista, osaamisen kasvattamista ja myös arvokeskustelua. Ilmastokasvatuksella voidaan myös osaltaan tukea ilmastopolitiikan hyväksyttävyyttä. Nuoret ovat tärkeä voimavara ratkaisuhakuisessa ja tulevaisuuteen katsovassa päätöksenteossa. Ilmastokasvatusta tulisi toteuttaa kaikilla koulutusjärjestelmän tasoilla ja viestintää tarvitaan eri kohderyhmille.

Digitaalisten ratkaisujen kehittäminen kulutuksen ratkaisuihin esimerkiksi liikkumisjärjestelmien, energiapalveluiden ja ruokavalintojen tueksi on ehdottoman tärkeää. Digitalisaatio avaa jatkuvasti uusia mahdollisuuksia energiakulutuksen hallintaan ja seurantaan. Digitalisaation eteneminen vaikuttaa laajemmin alusta- ja jakamistalouden kehittymiseen, ja voi sitä kautta vähentää materiaan sitoutuneita elinkaarisia kasvihuonekaasupäästöjä.

### **Julkiset hankinnat**

Yhteensä 34 lausunnossa kommentointiin julkisia hankintoja. Linjaukset saavat yleisluonteista tukea; niiden toimeenpanoon tarvittavaa resursointia toivottiin ja joissain lausunnoissa kaivattiin nykyistä

kunnianhimoisempia ja konkreettisempia linjauksia. Työkoneiden osalta tehdyssä lausunnossa nostettiin myös kriittisiä huomioita esille. Sen sijaan useissa lausunnoissa korostettiin julkisten hankintojen merkitystä liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Julkisten hankintojen merkitystä vähäpäästöisyyttä tukevien ratkaisujen levittämiseksi kunnissa sekä kotimarkkinoiden rakentamiseksi viennin edistämiseksi korostettiin. Hankintalain potentiaali on melko heikosti hyödynnetty. Kestävien julkisten hankintojen merkitys strategisena työkaluna tulisi lausuntojen mukaan olla kunnissa vahvempi; tämä tukisi uudentyyppisten ratkaisujen käyttöön ottoa toimialoilla. Välineiden kehittämistä uudentyyppisten hankintojen riskien jakamiseen pidettäisiin hyvänä. Lisäksi julkisten hankintojen seurannan kehittämistä pidetään tärkeänä.

Monet painottavat käytännön hidasteiden purkamista, laajalti sovellettavien toimintamallien rakentamista, jotta työ voisi edetä; mm. hankintatoimen osaamisen vahvistamista ja käytäntöjen kehittämistä, oppaita ja neuvontapalveluja sekä markkinavuoropuhelun ja yhteishankintojen tärkeyttä. Myös luottamushenkilöiden kouluttamista pidetään hyvänä.

Ilmastovaikutuksen vähentämisen tulisi olla hankintojen keskeinen valintaperuste. Yhteys kiertotalouteen tuodaan myös esille. Useassa lausunnossa huomataan vähäpäästöisiin ratkaisuihin liittyvien kriteeristöjen ja työkalujen kehittämistarve. Pk-yritysten valmiudet hyödyntää sovelluksia tulisi huomioida.

Neuvonnan vaatimista resursseista kannetaan lausunnoissa huolta.

### **Osallistaminen ja seuranta**

Useassa lausunnossa kiitetään ilmastosuunnitelman osallistamismenettelyjä; muutama lausunnonantaja olisi kuitenkin toivonut osallisuutta valmisteluryhmässä tai alueilla järjestettyjä osallistavia sessioita. Lausunnoissa todetaan, että osallistaminen ja seuranta kytkeytyvät yhteen; osallistaminen sitouttaa toimiin ja seuranta näyttää missä mennään. Avoimen datan ja viestinnän tärkeys sekä osallistamisessa että seurannassa todetaan.

Joissain lausunnoissa muistutetaan, että ilmastolain mukaan ei ilmastosuunnitelma tuota uusia seurantavelvoitteita. Kustannusvaikutusten seuranta pidetään tärkeänä. Ehdotettu VNTEAS-hanke vaikutusarvioiden kehittämiseksi saa tukea.

Suunnitelmaan toivotaan lisättäväksi kuvaukset linjausten toimeenpanon vastuutahoista. Korkean tason seurantaryhmää sekä kytkeä Agenda 2030 työn seurantaan ehdotetaan.

### **Ilmastopolitiikan ja ilmansuojelun kytkennät**

Puhtaaseen polttoon liittyvät kommentit on esitetty edellä kohdassa erillislämmitys. Joissain liikenteen polttoainevalintoja, kaupunkien liikennekysymyksiä ja työkoneita koskevissa lausunnoissa nostetaan ilmansuojeluun liittyviä kysymyksiä esille. Puhtaan polton edistäminen esim. laitestandardeilla on saanut jossain määrin kannatusta.