

## **Suomen sosiaalisen ilmastorahaston toimenpide-ehdotukset**

Finnwatch kiittää mahdollisuudesta lausua ympäristöministeriölle ja liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotuksista toimenpiteiksi, joihin EU:n sosiaalisen ilmastorahaston varoja Suomessa käytetään. Ilmastotoimien sosiaalisten vaikutusten huomioiminen ja haittoja kompensoivien toimien käyttöönotto on pitkäjänteisen ilmastopolitiikan sosiaalisen hyväksyttävyyden edellytys. EU:n päästökaupan ETS2-laajennus liikenne- ja lämmityspolttoaineisiin on esimerkki päästövähennystoimesta, jonka sosiaalisia vaikutuksia ei tule jättää huomioimatta. Fossiilisten polttoaineiden käyttöä hintaohjauksella vähentävä järjestelmä on välttämätön, mutta voi puutteellisella toteutuksella tai riittämättömillä kompensatiotoimilla ajaa joitain kotitalouksia energia- tai liikenneköyhyyteen.

Sosiaalirahastolla esitetään rahoitettavaksi toimia vuosina 2026–2032 ja erityisesti ETS2-järjestelmän vaikutusten kompensoimiseen. Koska ETS2-järjestelmä lienee merkittävässä käytössä myös vuoden 2032 jälkeen, mutta sosiaalisen ilmastorahaston varojen käytöstä ei ole varmuutta, on osassa toimenpiteitä (esim. joukkoliikenneyhteyksien parantaminen) syytä varautua jo lähtökohtaisesti siihen, että perustelluksi osoittautuvaa toimintaa pystytään jatkaa myös vuoden 2032 jälkeen.

On myös tärkeää, ettei nyt päätettäviä toimia pidetä yksistään riittävinä vaan ilmastopolitiikan sosiaalista oikeudenmukaisuutta tulee vahvistaa myös kattavasti muilla toimilla. Tällaisia toimia voisivat olla esimerkiksi sosiaalisten vaikutusten mittariston kehittäminen ja sosiaalisten vaikutusten säännöllinen seuraaminen eduskunnalle annettavassa ilmastovuosikertomuksessa sekä kiristyvän päästöverojen tuottojen tasapalautus kansalaisille (ns. hiiliosinko).

Nyt esitetyt toimenpiteet EU:n sosiaalisen ilmastorahaston varojen käytöstä ovat Finnwatchin näkemyksen mukaan perusteltuja, mutta haluamme esittää muutamia näkökohtia, jotka olisi syytä huomioida jatkovalmistelussa.

### **1. Mikroyritysten raskaan kaluston hankintatuki mahdollisesti yhdistettynä latausinfraan tukeen**

Toimenpide itsessään on kannatettava, mutta sen osuuden kaikesta SCP:n myötä jaettavasta tuesta tulee olla rajallinen, jotta pääosa rahoituksesta saadaan kohdennettua haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien tukemiseen. Myös kohdentaminen pelkästään haavoittuviin yrityksiin voidaan katsoa haastavaksi.

### **2. Yksityishenkilöiden tulorajoitettu puhtaiden ajoneuvohankintojen tuki romutuspalkkion muodossa**

Koska ETS2-järjestelmä nostaa polttomoottorikäyttöisen yksityisautoilun hintaa, on puhtaaseen liikenteeseen siirtymisen tukeminen perusteltua. Komission ohjeistuksen

mukaisesti tuessa tulee noudattaa DNSH-periaatetta, joka edellyttää, ettei tuettava toiminta saa aiheuttaa lukkiutumista fossiilisiin päästöihin. Tästä syystä olisi selvintä, että hankintatuki rajataan ajoneuvoihin, joissa ei käytetä lainkaan fossiilisia polttoaineita.

Tuen rajoittaminen tulojen perusteella on kannatettavaa, jotta tuki kohdentuu sinne, missä ETS2-järjestelmästä aiheutuva taloudellinen taakka voi muodostua kohtuuttomaksi. Tulorajoitus auttaa myös ehkäisemään sitä, ettei tuki valu sellaisiin hankintoihin, jotka tehtäisiin muutenkin. On arvioitu, että sähköautojen hankintatuki on erittäin kallis päästövähennystoimi, jos sitä ei pystytä kohdentamaan vaikuttavalla tavalla eli käytännössä niihin, jotka eivät hankkisi sähköautoa muutenkin.  
([https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164944/VNTEAS\\_2023\\_38\\_HEET\\_RA.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164944/VNTEAS_2023_38_HEET_RA.pdf), s. 82–83).

Tuen ensisijainen tarkoitus on ETS2:n vaikutusten pehmentäminen. Tästä näkökulmasta voisi olla perusteltua, että tukea myönnettäisiin myös käytettyjen sähköautojen hankintaan, sillä uudet sähköautot ovat niin kalliita, ettei romutuspalkkio välttämättä riitä muuttamaan tulorajan alle jäävien kotitalouksien päätöksentekoa. Käytettyjen sähköautojen kysynnän lisääminen tukisi välillisesti myös uusien sähköautojen hankintaa, kun jälkimarkkina vahvistuisi.

Koska sähköautojen hankintahinnat ovat varsin korkeita, olisi vaihtoehtona romutuspalkkiolle hyvä selvittää myös, olisiko enemmän sosiaalisia hyötyjä saavutettavissa esimerkiksi siten, että valtio takaisi kokonaan tai osittain sähköauton hankintaan tarvittavan lainan.

### **3. Kestävien liikkumismuotojen tuet fokuksena pienemmät kaupungit/kaupunkiseudut: kuntarajat ylittävä joukkoliikenne, kuntien sisällä kävely ja pyöräily ja mahdollisesti kutsuliikennekokeilut**

Toimenpide on erittäin kannatettava, joskin sen kohdentaminen haavoittuvimpien kotitalouksien tarpeeseen voi olla haastavaa. On myös tärkeää huolehtia siitä, että esitettävien toimien rahoituspohja suunnitellaan siten, että toimiviksi osoittautuvia keinoja voidaan jatkaa myös 2032 jälkeen riippumatta siitä, millaista tukea EU:n sosiaalisesta ilmastonrahastosta on saatavilla.

### **4. Rakennusten energiatehokkuutta koskeva alueellinen energianeuvonta ja tuki erityisen haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille**

Energianeuvonnan lisääminen on kannatettavaa ja sitä tulee aktiivisin toimin esimerkiksi sosiaalipalveluiden kanssa kohdentaa haavoittuviin kotitalouksiin, jotka eivät osaa sitä itse lähteä pyytämään. On tärkeää, että neuvonnan lisäksi tarjolla on myös rahallista tukea (ks. seuraavat kohdat).

### **5. Fossiilisen öljy- tai kaasulämmityksen vähentäminen (sis. ilmalämpöpumput)**

Kannatettava toimi, erityisesti haavoittuviin kotitalouksiin kohdistuvan energianeuvonnan tukemana. Olisi syytä harkita, olisiko myös tämän toimen kohdalla perusteltua asettaa tulo-rajaa (kuten toimessa 2).

Öljylämmityksestä luopuminen on esitetty yhtenä hanketyyppinä jakeluveloitteen joustomekanismissa. Jakeluveloitetta koskevan lain mukaan joustomekanismiin tulee hyväksyä vain hankkeita, jotka ovat lisäisiä eli niitä ei toteutettaisi ilman joustomekanismia. Joustomekanismin ja SCP:n jatkovalmistelussa tulisi määritellä selvästi, millaiset hankkeet ovat hyväksyttävissä mihinkin järjestelmään ja millä ehdoilla.

## **6. Avustukset asuinrakennusten energiatehokkuuden parantamiseen**

Kannatettava toimi, erityisesti haavoittuviin kotitalouksiin kohdistuvan energianeuvonnan tukemana. Olisi syytä harkita, olisiko myös tämän toimen kohdalla perusteltua asettaa tulo-rajaa (kuten toimessa 2).

Myös tätä toimea on pidetty mahdollisena jakeluveloitteen joustomekanismissa, joten myös tähän pätee edellä kohdassa 5 esitetty huomio.