

Ympäristöministeriö

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/6119/2025

Vantaan kaupungin lausunto Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta

Lausuntopyyntö ja sen tausta

Ympäristöministeriö pyytää lausuntoja Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta. Lausuntopyynnön asiakirjat ovat sähköisesti nähtävillä Lausuntopalvelussa: <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=222e6676-66a4-457d-bfc9-a2799eeaec26&proposalLanguage=da4408c3-39e4-4f5a-84db-84481bafc744>.

Lausunto pyydetään antamaan viimeistään 26.8.2026. Lausunto pyydetään ensisijaisesti antamaan vastaamalla lausuntopyyntöön lausuntopalvelun kautta. Ympäristöministeriö pyytää, että lausunto jaotellaan väliotsikkojen mukaisesti.

Tausta: Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelma (sosiaalinen ilmastosuunnitelma) on osa kansallista ja eurooppalaista ilmastopolitiikan kokonaisuutta, jossa keskeisenä tavoitteena on edistää vihreää siirtymää sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla. Suunnitelman laatiminen liittyy EU:n sosiaaliseen ilmastorahastoon (Social Climate Fund), jonka tarkoituksena on tukea haavoittuvassa asemassa olevia EU-kansalaisia ja yrityksiä, kun päästökauppa laajenee koskemaan tieliikennettä ja rakennusten erillislämmitystä (ETS2). Rahoituksen käyttöön saamiseksi jäsenvaltioiden edellytetään laativan sosiaalinen ilmastosuunnitelma, jossa kuvataan ne kansalliset toimenpiteet, joilla haavoittuvia kotitalouksia, mikroyrityksiä ja liikenteen käyttäjiä tuetaan siirtymässä. Sosiaalista ilmastorahastoa koskeva suunnitelma liitetään erillisenä kappaleena osaksi kansallista kumppanuussuunnitelmaa (NRP). Sosiaalista ilmastorahastoa (SCF) koskevaa suunnitelmaa koskevat lausuntokierrokset on toteutettu itsenäisesti, eikä SCF-suunnitelma tule lausuttavaksi osana NRP-suunnitelmaa koskevaa lausuntopyyntöä. Sosiaalista ilmastorahastoa koskeva suunnitelma hyväksytään EU-komissiossa erillisessä menettelyssä.

Tavoitteet: Suomen kansallisessa suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on lieventää päästökaupan laajentamisen aiheuttamia sosiaalisia vaikutuksia ja ehkäistä energiaköyhyyttä ja liikenneköyhyyttä tilanteessa, jossa fossiilisten polttoaineiden käytön kustannukset kasvavat. Toimet kohdennetaan erityisesti niihin ryhmiin ja alueisiin, joihin kustannusvaikutuksen kohdistuvat voimakkaimmin. Tavoitteena on, että kotitalouksilla ja mikroyrityksillä olisi paremmat mahdollisuudet sopeutua muutokseen, esimerkiksi vähentämällä energiankulutusta, parantamalla energiatehokkuutta tai siirtymällä vähäpäästöisiin ratkaisuihin. Samalla suunnitelman tavoitteena on tukea rakenteellista muutosta kohti kestävämpiä energia- ja liikkumisen ratkaisuja.

Vantaan kaupungin lausunto

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta ja lausuu väliotsikoittain seuraavaa:

Toimenpide Rakennusten energiatehokkuusneuvonta kuluttajille ja mikroyrityksille (suunnitelman osio 2.1.1.1)

Energianeuvonnan kohdentaminen entistä paremmin haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille on ehdottoman kannatettavaa. Suunnitelmassa ei kuitenkaan ole esitetty riittäviä keinoja, joilla tavoitteet voidaan saavuttaa.

Suunnitelmassa korostetaan energianeuvonnan roolia täydentävänä ja mahdollistavana toimintona suhteessa investointiluonteisiin toimenpiteisiin esimerkiksi opastamalla käytettävissä olevien avustusten hakemiseen. Neuvonta tarvitsee siis rinnalleen avustuksia, jotta saadaan vaikuttavuutta aikaan. Kuitenkin tämän suunnitelman energia-avustustoimenpide rajaa esimerkiksi omakotiasujat kokonaan tuen ulkopuolelle sekä neliöhintakriteerin takia myös kaikki suurissa kaupungeissa asuvat pienituloiset. Kun lisäksi tuki öljylämmityksestä luopumiseksi on päättynyt ja muut avustusmuodot ovat kovin suppeita tai eivät kohdennu pienituloisille, jättää tämä suunnitelma huomattavan osan haavoittuvassa asemassa olevista kotitalouksista käytännössä avun ulkopuolelle.

Neuvonnan toteutuksessa on myös tärkeää huolehtia, että neuvonnalla tavoitetaan erilaiset haavoittuvassa asemassa olevat väestöryhmät erilaisine tuen tarpeineen. Tarvitaan esimerkiksi selkokielistä viestintää ja erilaisten tietotaitojen ja edellytysten huomioimista.

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

Energia-avustukset ja niiden kohdentaminen aiempaa paremmin pienituloisille on erittäin kannatettavaa. Suunnitelmassa on kuitenkin asetettu keskimääräisiin neliöhintoihin perustuva rajoitus, joka käytännössä rajaa suuremmissa kaupungeissa sijaitsevat alhaisen tulotason alueet kokonaan avustusten ulkopuolelle. Vaikka kaupungeissa asuntojen keskihinnat ovat hieman suunnitelmassa määritettyä hintatasoa korkeampia, on myös kaupungeissa huomattava määrä alhaisen tulotason alueita, joilla energiakorjausten tarve on suuri ja edellytykset remonttien käynnistämiseen heikot ilman hyvin kohdennettuja tukimuotoja. Postinumeroalueen myytyjen asuntojen keskihinnat eivät kerro koko totuutta yksittäisten taloyhtiöiden edellytyksistä energiainvestointeihin. Tulotaso ja rakennuksen arvo tulisi arvioida hakemuksen yhteydessä eikä kategorisesti rajata laajoja alueita tuen ulkopuolelle.

Esimerkiksi Vantaalla pienituloisten asuttamat 1970–90-luvulla rakennetut kerrostalovaltaiset asuinalueet ovat erityisesti energiakorjausten tarpeessa, ja rahojen kohdentuminen näille asuinalueille toisi myös suuremman vaikuttavuuden sekä energiakustannuksissa että päästövähennysten kannalta. Nyt nämä alueet rajautuvat avustuksen ulkopuolelle muun muassa siksi, että uudempi rakennuskanta samalla postinumeroalueella nostaa keskihintoja, vaikka

kipeimmin energiaremonttien tarpeessa olevien rakennusten myyntihinnat ja tulotaso täyttäisivät esitettyjen avustuskriteerien ehdot.

Myös pientalot on jätetty kokonaan avustuksen ulkopuolelle. Lämmityskustannusten nousu vaikuttaa kuitenkin voimakkaasti juuri pientaloasuihin etenkin, jos kohde on yhä öljylämmityksessä. Kun tuki öljylämmityksestä luopumiselle on päättynyt, olisi ensiarvoisen tärkeää huolehtia myös pientaloasujien tasavertaisesta kohtelusta energiasiirtymässä.

Suunnitelmassa on kaikkiaan määritelty energiaköyhyyden kannalta haavoittuvassa asemassa olevat liian suppeasti. Kun huomioidaan vain asumistuen ja toimeentulotuen saajat, on vaarana, että suuri joukko omistusasujia jää tarkastelun ulkopuolelle. Omistusasujissa, jotka on rajattu asumistuen ulkopuolelle, on paljon pienituloisia, jotka eivät kuitenkaan välttämättä ole toimeentulotuen piirissä. Gaian 2024 laatiman selvityksen mukaan energiaköyhyyttä esiintyy todennäköisemmin omistusasujien parissa kuin köyhyyttä yleisesti. Suunnitelmassa tulee huolehtia, että keinotekoisilla määritelmärajauksilla ei suljeta väestönosia oikeudenmukaisen siirtymän toimien ulkopuolelle.

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

-

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

Toimenpiteelle kohdennettavan rahoituksen suuruus suhteessa muihin toimenpiteisiin tulisi arvioida. Kohdentamalla suunnitelman mukaista rahoitusta myös suurimpiin kaupunkeihin, tavoitetaan huomattavasti suurempi määrä haavoittuvassa asemassa olevia suunnitelman toimenpiteiden piiriin.

Toimenpide Henkilöauton romutuspalkkio yksityishenkilöille (suunnitelman osio 2.2.1.2)

Toimenpiteessä on kannatettavaa, että tuki olisi tulorajoitteinen, ja että tuki kattaisi myös käytetyt täyssähköautot ja palkkion voisi saada myös leasing-sopimukseen.

Etenkin kaupungeissa tosiasiallinen ja varteen otettava vaihtoehto uuden sähköauton sijasta on myös sähköpyörän tai joukkoliikenteen kausilipun hankinta. Toimenpiteeseen tulisi sisällyttää myös nämä vaihtoehdot. Mahdollisuus siirtyä romutuspalkkion avulla autonomistuksesta sähköpyöräilyyn tai joukkoliikenteen käyttäjäksi parantaisivat toimenpiteen vaikutuksia kokonaiskestävyyteen ja tarjoaisivat vaihtoehdon pienituloisille, joille palkkion kanssakin sähköauton hankinta on huomattava investointi. Samalla nämä vaihtoehdot tukisivat kaupunkien tavoitteita lisätä joukkoliikenteen ja pyöräily- ja kävelyinfran käyttäjiä.

Toimenpide Raskaan kaluston hankintatuki mikroyrityksille (suunnitelman osio 2.2.1.3)

Vantaa logistisena solmukohtana ja logistiikan alan suurimpana keskittymänä näkee tukimuodon erityisen positiivisena, vaikuttaen mikroyritysten uudistumiseen, alueen liikenteen päästöihin ja

liikennemeluun. Pyrimme osaltamme edistämään logistiikan käyttövoimamuutosta mm. logistiikkaklusterin, latausmahdollisuuksien edistämisen ja Kulkee-ryhmähankkeen kautta.

Erityisesti mikroyrityksillä kalustohankinnat ovat merkittäviä liiketoimintaan vaikuttavia päätöksiä, ja vaihtoehtoiset käyttövoimat edellyttävät huomattavaa oppimiskäyrää. Kuljetusyritysten osaaminen tukien ja rahoitusten hyödyntämisessä vaikuttaa valmiuteen tehdä hankintapäätöksiä. Hankinta edellyttää myös osaamista käyttötarkoitukseen sopivan ajoneuvon ja akkukapasiteetin valinnassa, uudenlaista reittioptimointia ja osaamista ja valmiuksia kuljettajilta. Pienillä yrityksillä ei ole mahdollisuutta harjoitella samalla tavoin kuin suurilla, joten hankintatuki osaltaan pienentää riskiä. Kynnystä hankintapäätökseen voisi edelleen madaltaa, jos hankintatuen rinnalle huolehditaan riittävät neuvontapalvelut päätöksenteon tueksi.

Mikroyrityksille latausratkaisujen aikaansaaminen on välttämätön prosessi kaluston hankinnan rinnalla. Latausmahdollisuuksien edistyminen vaikuttaa myös nyt käsiteltävän hankintatuen hyödynnettävyyteen. Kyseessä on paitsi energian saatavuus, myös mahdollisesti liittymien asentaminen ja energian hinnoittelu. Mikäli mikroyrityksellä ei ole omaa latauspistettä, joka taas edellyttäisi lisäinvestointeja, on löydettävä keinot hyödyntää kaupallisia tai julkisia latauspisteitä ajoaikaa menettämättä. Raskaan kaluston osalta tilanne on heikko, kun taas pienemmän kokoluokan kuorma-autot (jotka kykenevät osittain käyttämään henkilöautoille optimoituja latausratkaisuja) ovat jo paremmassa tilanteessa. Esimerkiksi PK-seudulla on kaupallisesti vain yksi latausasema, joka on suoraan tarkoitettu raskaammille kuorma-autoille. Suunnitelman valmistelussa ja toimeenpanossa on tärkeää tehdä yhteensovittamista muiden instrumenttien kanssa niin, että kalustonhankintatukia ja latausinfraan tukia kohdennetaan ajallisesti ja alueellisesti yhteensovittaen. Onnistuneesti yhdistettynä erilaiset kannusteet voivat madaltaa kynnystä investointipäätöksiin ja vauhdittaa siirtymää.

Toimenpide Alueellisen joukkoliikenteen tuki (suunnitelman osio 2.2.1.4)

Liikenneköyhyyttä esiintyy sekä kaupunkiseuduilla että harvaanasutuilla alueilla, vaikka sen ilmenemismuodot voivat poiketa toisistaan. Toimia tulisi kohdistaa liikenneköyhiin riippumatta asuinpaikkakunnan koosta, mutta huomioiden eri alueiden erilaiset tarpeet liikenneköyhyyden ehkäisemiseksi.

Kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen investoinnit kestävän liikkumisen edellytysten parantamiseksi asettavat samalla huomattavia paineita lippuhintojen korotuksiin, mikä heikentää haavoittuvassa asemassa olevan väestön mahdollisuutta joukkoliikenteen käyttöön, vaikka palvelutaso olisi riittävä. Kaupunkiseutujen liikenneköyhyydelle alttiit väestöryhmät tulisi siksi huomioida suunnitelmassa erillisenä toimenpiteenä esimerkiksi rahallisen tuen kautta, kuten erityisryhmien alennuksia tukemalla.

Toimenpide Kutsuliikenteen tuki (suunnitelman osio 2.2.1.5)

Toimenpiteessä tulisi huomioida joukkoliikenteen katvealueet kunnan tai kaupungin koosta riippumatta. Toimen kohdentamiseksi mahdollisimman hyvin liikenneköyhyydelle haavoittuviin ryhmiin, tiedot heikosta joukkoliikennesaavutettavuudesta tulisi yhdistää tietoon pienituloisten

asukkaiden osuudesta kyseisellä alueella eikä kunnassa. Kunnat ovat keskenään hyvin eri kokoisia ja kattavat erilaisia alueita ja väestöryhmiä. Pienituloisten osuuden tarkastelu koko kunnan alueella voi jättää merkittäviä joukkoliikenteen katvealueita ja niillä asuvia haavoittavassa asemassa olevia ihmisiä avustuksen ulkopuolelle, jos alue lukeutuu hallinnollisesti suurempaan alueeseen. Kaiken kokoisten kuntien ja kaupunkien tulee voida hakea avustusta kutsuliikenteen toteuttamiseksi alueilla, joilla se voidaan osoittaa tarpeelliseksi ja vaikuttavaksi.

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

Toimenpiteen tavoitteena on parantaa kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria ja laatua, parantaa näiden kulkumuotojen käytettävyyttä arjen matkoilla sekä edistää taloudellisista tai muista syistä haavoittuvien kohderyhmien riippumattomuutta auton käytöstä.

Kuten suunnitelmaluonnoksessa todetaan, kävelen ja pyörällä tehtävien matkojen suurin potentiaali on lyhyemmillä matkoilla erityisesti alle viiden, mutta myös alle 10 kilometrin matkoilla. Samoin nostetaan esiin, että kävely ja pyöräily ovat tärkeitä joukkoliikenteeseen perustuvien kestävien matkaketjujen osia siellä, missä joukkoliikennettä on tarjolla. Lisäksi todetaan, että kävely ja pyöräily mahdollistavat liikkumisen niille, joilla ei ole ajokorttia tai autoa käytössään. Nämä ovat kaikki tärkeitä ja painavia perusteluita kävelyn ja pyöräilyn tukemiseksi ja kuvaavat olosuhteita nimenomaan kaupunkiseuduilla. Kaupungeissa välimatkat ovat usein käveltävissä tai pyöräiltävissä, mutta esimerkiksi katkonaiset tai turvattomaksi koetut reitit vähentävät halukkuutta pyöräilyyn, joukkoliikennettä on saatavilla, mutta se ei vastaa kaikkiin liikkumistarpeisiin, ja ajokortittomien osuus on huomattavasti keskimääräistä suurempi. Siksi on erittäin ristiriitaista, että suunnitelmassa rajataan kaikki yli 100 000 asukkaan kaupungit avustuksen ulkopuolelle. Niin sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kuin toimenpiteiden vaikuttavuuden ja kustannustehokkuuden kannalta on tärkeää, että myös suuret kaupunkiseudut sisällytettäisiin toimenpiteeseen.

Suunnitelmassa esitetään, että avustusta haettaessa kunnan tulee osoittaa pienituloisten kotitalouksien tai väestön osuus hankealueella postinumerotasolla (tai muulla perustellulla jaottelulla) suhteessa maan keskimääräiseen tasoon. Tämä on hyvä keino kohdentaa rahoitus haavoittuvassa asemassa oleville asuinalueille kuntarajoista riippumatta. Ei siis ole mitään syytä rajata yli 100 000 asukkaan kaupunkeja kategorisesti avustuksen ulkopuolelle, kun tuki joka tapauksessa kohdennetaan paikallisesti alhaisemman tulotason alueille ja haavoittuville väestöryhmille tarkempien hakukriteerien avulla.

Sivuuttamalla yhdeksän suurinta kaupunkia, jätetään lähes puolet Suomen pienituloisesta väestöstä oikeudenmukaisen siirtymän ulkopuolelle ja menetetään huomattava potentiaali vaikuttavien kävelyn ja pyöräilyn hankkeiden toteuttamiseksi. Suunnitelmaluonnoksessa toimenpiteellä arvioidaan saavutettavan noin 8 700 uutta kohderyhmään lukeutuvaa kävely- ja pyöräinfrastruktuurin käyttäjää. Sisällyttämällä avustuksen piiriin myös kaupungit ja kohdentamalla hankkeita myös alhaisemman tulotason tiiviille kerrostalovaltaisille alueille, voitaisiin hyvin todennäköisesti tavoittaa huomattavasti laajempi käyttäjäjoukko.

Toimenpiteiden arvioidut vaikutukset (suunnitelman osio 3)

-

Muut huomiot suunnitelmaan ja toimenpiteisiin

Vantaan kaupunki pitää sosiaalisen ilmaston tavoitteita kannatettavina mutta korostaa, että suunnitelman toimet tulisi kohdistaa haavoittuvassa asemassa olevaan väestöön asuinpaikkakunnasta riippumatta.

Euroopan laajuisesti on tunnistettu, että ilmastokriisi ratkaistaan merkittävältä osin kaupungeissa. Kaupungit ovat myös valmiita ja halukkaita tekemään vaikuttavia päästövähennyksiä. On kuitenkin huomioitava, että kaupungeissa asuu valtaosa Suomen väestöstä ja siten myös merkittävä määrä haavoittuvassa asemassa olevia ihmisiä päästökaupan muuttaessa liikkumisen ja lämmityskulujen hinnoittelua tavoilla, jotka eivät ole kaupunkien päätäntävallassa. Sosiaalisesti kestävä ja oikeudenmukaisen siirtymän turvaamiseksi tulee kaupungeissa asuvat haavoittuvat väestöryhmät huomioida yhtä lailla kuin pienempien paikkakuntien asukkaat.

Huomioimalla suurten kaupunkiseutujen väestö paremmin suunnitelman jatkovalmistelussa voidaan parantaa suunnitelman vaikuttavuutta, kustannustehokkuutta ja toimenpiteiden oikeudenmukaista kohdentumista asuinpaikasta riippumatta.