

Lausunnon antaminen Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta VN/6119/2025

Kaupunginhallitus antaa ympäristöministeriölle seuraavan lausunnon Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta.

Tiivistelmä

Espoo pitää erityisen hyvänä raskaan kaluston hankintatuen tarjoamista haavoittuvassa asemassa oleville mikroyrityksille myös suuriin kaupunkeihin 2026–2032. Espoon kaupunki haluaa osaltaan tukea kuorma-autojen käyttövoimasiirtymää. Lisäksi Espoo pitää ehdotettuja energia-avustuksia haavoittuville asunto-osakeyhtiöille erittäin tärkeitä. Kaupunki painottaa kuitenkin, että asunto-osakeyhtiöiden energia-avustusten kohdentamisen kriteerejä tulisi tarkastella uudelleen niin, että suurten kaupunkien haavoittuvat ryhmät tulee huomioitua. Tarvittaessa tulee tarkastella laajemmin instrumentteja suurten kaupunkien haavoittuvassa asemassa olevien sosiaalisesti oikeudenmukaisen siirtymän tukemisessa.

Tausta

Ympäristöministeriö pyytää lausuntoja Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta. Lausunto on annettava viimeistään 26.8.2026.

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).

Yleiset huomiot

Espoo kiittää mahdollisuudesta lausua ympäristöministeriölle Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta. Espoo pitää tärkeänä, että sosiaalisen ilmastorahastolla kohdennetaan tukea haavoittuvassa asemassa oleville kansalaisille ja yrityksille, etenkin kun päästökauppa laajenee koskemaan tieliikennettä ja rakennusten erillislämmitystä vuodesta 2028 lähtien (ETS2).

Espoo korostaa, että sosiaalisen ilmastorahaston kautta rahoitettavat tuet tulisi ohjata tarpeen ja vaikuttavuuden perusteella. Erityisen hyvänä nähdään raskaan kaluston hankintatuen tarjoaminen haavoittuvassa asemassa oleville mikroyrityksille myös suuriin kaupunkeihin 2026–2032. Luonnoksen mukaan suuret kaupungit ovat kuitenkin monelta osin jäämässä tukien ulkopuolelle. Sosiaalisen eriytymisen haasteet eivät kuitenkaan koske vain haja-asutusalueita, ja sekä liikenteessä että rakennussektorin energiakysymyksissä suurilla kaupunkiseuduilla on merkittävä päästövähennyspotentiali.

Lisäksi kuntien vuokra-asuntoyhtiöiden rooli on korostunut kohtuuhintaisen asumisen tarjonnassa. Suunnitelmassa tulisi varmistaa, että kunta-asuntoyhtiöiden on erikseen mainittu kuuluvan avustuksen piiriin, eikä tukia rajata pelkästään kotitalouksille tai taloyhtiöille. Esimerkiksi Espoon Asunnot Oy:n kiinteistökannan korjaustarve on voimakkaasti kasvava ja tuki energiatehokkuuden alkuinvestointeihin vähentäisi painetta nostaa vuokria pitkällä aikavälillä.

Toimenpiteet rakennussektorilla (energia)

Espoo pitää valtakunnallisesti koordinoitua energianeuvontajärjestelmää tärkeänä keinona ehkäistä energiaköyhyyttä. Espoo katsoo, että ilman esitettyjä lisäpanoksia energianeuvontaan EU:n energiatehokkuusdirektiivin ja rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatimat keskitetyt energianeuvonnan asiointipisteet (ns. one stop shop) eivät toteudu vaikuttavimmalla tavalla ja erityisesti osalla heikossa asemassa olevista kohderyhmistä on riski jäädä neuvonnan vaikutuksen ulkopuolelle. Espoo kuitenkin korostaa energianeuvonnassa alueellisen ja paikallisen tason neuvonnan roolia. Esimerkiksi Espoossa on havaittu, että nykyisin tarjolla oleva alueellinen energianeuvonta (mm. HSY, Motiva) kohdistuu viestintään ja energiaremonttien alkuvaiheeseen, ja niiden vaikuttavuutta voisi vielä kehittää tukemaan taloyhtiöitä ja pientaloasujia koko prosessin ajan aina energiaremontin toteutukseen asti.

Espoo näkee ehdotetut energia-avustukset haavoittuville asunto-osakeyhtiöille erittäin tärkeinä. Espoo kuitenkin katsoo, että avustusten nykyinen rajausta tulotasosta, joka jäisi valtakunnallisen keskiarvon alle, ei tunnista suurten kaupunkien sisäisiä hyvinvointi- ja tulotasoeroja, minkä vuoksi osa haavoittuvista asukkaista ja taloyhtiöistä jää perusteettomasti tuen ulkopuolelle etenkin öljylämmityksestä siirtymisessä. Espoo toivoo lisäksi, että tukikeinot tulevat huomioimaan laajasti erilaiset energiatehokkuustoimet ja että hakumenettely, ehdot ja aikataulut ovat ennakoitavia ja hallinnollisesti kohtuullisia.

Toimenpiteet liikennesektorilla

Kuorma-autojen hankintatuki on erittäin kannatettava ja tukee Espoon kaupungin ilmastotyötä. Kuten suunnitelmassa todetaan, kuorma-autojen hankintatuki on verrattain kustannustehokas keino edistää käyttövoimasiirtymää. Siksi olisikin toivottavaa, että tukisumma olisi suurempi, jotta se kohdistuisi isommalla määrällä mikroyrityksiä. Espoon kaupunki haluaa osaltaan tukea kuorma-autojen käyttövoimasiirtymää.

Espoo katsoo, että suunnitelmassa liikenneköyhyyttä tarkastellaan liian vahvasti harvaan asuttujen alueiden näkökulmasta. Liikenneköyhyyttä esiintyy myös suurissa kaupungeissa, missä haasteet liittyvät joukkoliikenteen kustannuksiin, saavutettavuuseroihin sekä tilanteisiin, joissa auton käyttö on välttämätöntä mutta muodostaa kotitaloudelle merkittävän taloudellisen rasitteen. Toimet liittyen alueelliseen joukkoliikenteen tukeen, kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriavustuksiin sekä kutsuliikenteen tukiin tulisikin kohdentaa myös suurille kaupungeille.

Luonnoksessa todetaan, että valtion joukkoliikennetuki sekä kävelyn ja pyöräilyn infratuet eivät ole kasvaneet vuosiin kustannustason noususta huolimatta. Myös suurissa kaupungeissa on pienituloisia alueita, puutteita turvallisissa kävely- ja pyöräily-yhteyksissä ja heikommin saavutettavia palveluja. Tuen kohdentamisessa tulisi huomioida myös erot kaupunkien sisällä, kuten alueellinen pienituloisuus ja palveluiden saavutettavuus.

Suunnitelmassa tunnistetaan henkilö- ja pakettiautoja käyttävien haavoittuvien mikroyritysten kohtaamat kustannuspaineet, mutta niille ei esitetä varsinaisia tukitoimenpiteitä. Kuitenkin esim. jakelu-, huolto-, kiinteistönhoito-, siivous- ja muilla palvelualoilla toimii paljon mikroyrityksiä, joiden toiminta perustuu henkilö- tai pakettiautojen käyttöön ja joissa polttoainekustannusten nousua voi olla vaikeaa siirtää asiakashintoihin. Espoo ehdottaa, että nyt suunnitteilla oleviin hankintatukiin tai vaihtoehtoisesti henkilöautojen romutuspalkkio laajennetaan koskemaan myös mikroyritysten henkilö- ja pakettiautokaluston uudistumista.