

LAUSUNTO

Asia: VN/6119/2025 Ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelma. Ympäristöministeriö 26.8.2026.

Suomen ilmastopaneeli

Heikki Liimatainen, Jyri Seppälä, Lassi Ahlviik, Paula Kivimaa, Jarek Kurnitski, Jaana Halonen, sihteeristö
Maria Karttunen

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=222e6676-66a4-457d-bfc9-a2799eeaec26>

TAUSTAA

Suomen sosiaalinen ilmastosuunnitelma liittyy EU:n sosiaaliseen ilmastorahastoon (Social Climate Fund, SCF), jonka tarkoituksena on tukea haavoittuvassa asemassa olevia kotitalouksia ja yrityksiä päästökaupan laajentuessa tieliikenteeseen ja rakennusten erillislämmitykseen (ETS2). Suunnitelman tavoitteena on lieventää polttoaineiden ja energian hinnannousun sosiaalisia vaikutuksia, ehkäistä energia- ja liikenneköyhyyttä sekä tukea kotitalouksien ja mikroyritysten siirtymää energiatehokkaisiin ja vähäpäästöisiin ratkaisuihin.

Lausunto on toimitettu lausuntopalvelun kautta ja se noudattelee lausuntopalvelussa annettua rakennetta.

SUOMEN ILMASTOPANEELIN NÄKEMYKSET

Toimenpide Rakennusten energiatehokkuusneuvonta kuluttajille ja mikroyrityksille (suunnitelman osio 2.1.1.1)

Sosiaalisen ilmastosuunnitelman rakennusten energiatehokkuusneuvontaan liittyvässä toimenpideesityksessä on tuotu hyvin esiin, että neuvontaa tulee toteuttaa paikallisesti siellä, missä haavoittuvat kotitaloudet ja mikroyritykset jo asioivat. Tämä on erittäin kannatettavaa. Onnistuminen kuitenkin riippuu siitä, miten neuvonta onnistutaan jalkauttamaan kohderyhmille. Tämä edellyttää riittäviä resursseja juuri alueelliselle työlle, jolle on nyt suunniteltu vain 3,9 miljoonaa euroa vuosille 2028–2030. Kun koko neuvontatoimenpiteelle on samalla allokoitu 30 miljoonaa euroa, kustannusjaossa on ilmeinen epäsuhta alueellisten ja keskitettyjen tarpeiden välillä.

Energianeuvonnalle on perusteet, kun puutteellinen informaatio, korkeat hakukustannukset ja rajallinen huomio estävät kotitalouksia ja mikroyrityksiä tekemästä kannattavia energiatehokkuuspäätöksiä. Suomesta (Ruokamo ym. 2022) ja kansainvälisesti (esim. Allcott 2011, Jessoe ja Rapson 2014) on satunnaiskokeisiin perustuvaa näyttöä siitä, että kohdennettu informaatio voi vähentää energiankulutusta. Neuvonnan vaikutus on tyypillisesti melko pieni, muutamia prosentteja, ja se ei muuta käyttäytymistä, kun keskeisinä esteinä ovat toimien kannattavuus tai rahoitusrajoitteet. Siksi neuvonta on perusteltua toteuttaa tiiviisti tukiin ja muihin ohjauskeinoin kytkettynä. Pelkkä neuvontakontaktien määrä, jotka ovat hyötynneet, on heikko vaikuttavuusmittari. Sen sijaan arvioinnin tulisi kohdistua konkreettisesti siihen, lisääkö neuvonta investointeja ja vähentääkö se energiankulutusta.

Energianeuvonnan oheen ei ole suunniteltu investointiluonteisia tukia tai suoria taloudellisia etuuksia loppukäyttäjille, vaan toimenpide perustuu neuvontaan, ohjaukseen ja tiedonvälitykseen tukien mahdollisuuksista. Ratkaisu toimii, jos energianeuvonnan lisäksi on olemassa tarvittavia rahoitusmahdollisuuksia ja tukimuotoja. Kuitenkin sosiaalisen ilmastosuunnitelman puitteissa esimerkiksi pientaloissa asuvat pienituloiset jäävät tukien ulkopuolelle, kun avustukset kohdennetaan asunto-osakeyhtiöille ja valtion tukemille asuntoyhteisöille. Suunnitelmassa öljylämmitys on kuitenkin tunnistettu

haavoittuvuutta aiheuttavaksi lämmityslähteeksi suhteessa ETS2-vaikutuksiin. Öljylämmitystä käyttää edelleen noin 90 000–100 000 pientaloissa asuvaa kotitaloutta.

Sosiaalisesta ilmastorahastosta rahoitettava energianeuvonta on rajattu haavoittuvassa asemassa oleviin kotitalouksiin ja mikroyrityksiin. Nykyiset energianeuvontapalvelut on ensisijaisesti suunnattu yleisen tiedon ja ohjauksen tarjoamiseen kaikille kotitalouksille ja sosiaalisen ilmastorahaston tuella voidaankin luoda vastaanottajalähtöisempi neuvontaekosysteemi. Kokonaisuuden kannalta on tärkeää, että nämä neuvontapalvelut pystytään toteuttamaan toisiaan tukien, ja sitä kautta parannetaan kohderyhmien tavoittamista myös esimerkiksi taloyhtiöissä.

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

Suomen ilmastopaneeli näkee hyvänä uudenlaisen toimenpideavauksen, jolla kohdennetaan rakennusten energia-avustuksia matalan tulo- ja hintatason alueella oleville asunto-osakeyhtiöille.

Energiaköyhyys ja mahdollisuudet investoida energiatehokkaampaan lämmitysteknologiaan ovat yhteydessä kotitalouden taloudellisiin resursseihin (Numminen ym. 2024). Asunto-osakeyhtiöille kohdennetut energia-avustukset voivat alentaa rahoituksen esteitä ja auttavat toteuttamaan kannattavia investointeja. Energia-avustukset eivät yksinään ole erityisen kustannustehokas keino energiankulutuksen ja päästöjen vähentämiseen ja niiden toteutuneet energiansäästöt voivat jäädä olennaisesti ennakoitua pienemmiksi (Allcott ja Greenstone 2017, Fowlie ym. 2018). Yhdessä muiden ohjauskeinojen, kuten päästökauppojen ja energiaverotuksen, kanssa ne muodostavat kuitenkin johdonmukaisen ohjauskeinopaketin. Tutkimusten perusteella (Fowlie ym. 2015) tiedetään, että pienituloiset alikäyttävät jopa erittäin anteliaita energia-avustuksia, ellei heitä erikseen informoida tai tuupata tuesta. Koska avustus kohdennetaan postinumeroalueen keskiarvojen perusteella, avustuksen hyöty voi kohdistua tukikelpoisilla alueilla myös suhteellisesti hyvätuloihin kotitalouksiin. Siksi suunnitelmassa kohdennettu rahoitusneuvonta voitaisiin vielä paremmin sitoa osaksi rahallisia tukia.

Yksityiskohtaisempina huomioina hyväksyttäviin teknisiin toimenpiteisiin Ilmastopaneeli huomauttaa, että SCF-tuella ei tulisi tukea kaukolämmöstä pois siirtymistä. Muotoilu voisi olla esimerkiksi ”lämmitysmuodon vaihto, lukuun ottamatta pois kaukolämmöstä, ja uusiutuvan energian hyödyntäminen”. Listalla pitäisi olla myös asuntokohtaisen lämpimän käyttöveden kulutuksen mittausta sekä vettä säästävät vesikalusteet. Viilennysratkaisuja ei myöskään erikseen ole listalla, vaikka ilmastomuutoksen kiihtyessä hellejaksot lisääntyvät ja voimistuvat. Ilmastomuutokseen sopeutumista edistävät toimet olisi perusteltua olla osa tuettavia teknisiä toimenpiteitä.

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

Suomen ilmastopaneeli kannattaa avustusten suuntaamista valtion tukemille asuntoyhtiöille, joihin asukkaat valitaan sosiaalisin perustein. Tällä vähennetään jatkossa asukkaiden energiakustannuksia.

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

Ilmastopaneeli pitää esitystä kannatettavana.

Toimenpide Henkilöauton romutuspalkkio yksityishenkilöille (suunnitelman osio 2.2.1.2)

Suunnitelman mukaan romutuspalkkio maksetaan vähintään 10 vuotta vanhaa käytettyä polttomoottoriautoa vastaan. Suomen autokannan keski-ikä ollessa 14 vuotta, voidaan vaatimusta 10 vuoden iästä pitää liian vähäisenä ja vaatimuksen tulisi olla keski-ikää suurempi, esimerkiksi 15 vuotta. Toimenpiteen kustannustehokkuus on olennaisesti parempi silloin, kun romutettava auto on suuripäästöinen. Ikävaatimuksen korottamista puoltaa myös se, että tuella arvioidaan mahdollistettavan 22 000 auton

hankinta tai leasing, kun suunnitelman mukaan tukikelpoisilla kotitalouksilla on 400 000 autoa. Jos tukea on saatavissa alle kuudelle prosentille mahdollisista hakijoista, on tuen kohdentumista pidettävä hyvin kyseenalaisena. 6 000 € romutuspalkkio vastaa alimman tuloviidenneksen liikkumisen keskimääräisiä kustannuksia neljältä vuodelta, kun liikenteeseen kokonaisuudessaan käytetään 1 579 € vuodessa, mikä on suhteettoman suuri tuki hyvin pienelle joukolle kotitalouksia. Kotitalouksien kulutustilaston mukaan alimman tuloviidenneksen kotitaloudet käyttävät liikennepolttoaineisiin keskimäärin 553 € vuodessa. Päästökaupan aiheuttama noin 10 % nousu polttoainekustannuksissa tarkoittaa siten noin 50 € vuodessa. Romutuspalkkio vastaa siten polttoainekustannusten kohoamisen vaikutusta 120 vuoden ajalle, mikä on täysin suhteetonta.

Romutuspalkkiolla hankittavan auton hinnan yläraja 50 000 euroa on myös kohdentumista heikentävä seikka. Hinnan yläraja voisi hyvinkin olla 25 000 euroa, jolloin epätarkoituksenmukaisen käytön riski pienenesi. Kotitalouksien kulutustilaston mukaan alimman tuloviidenneksen kotitaloudet käyttävät vuosittain uusien autojen hankintaan keskimäärin 0 euroa ja käytettyjen autojen hankintaan 254 euroa. Tämä erittäin pieni summa kertoo alimman tuloviidenneksen kotitalouksien rajallisista mahdollisuuksista investoida autoon edes romutuspalkkion avulla. Romutuspalkkiolla ylimitoitettu auton hankinta myös kasvattaa riskiä velkaantumiselle, jossa auton arvo putoaa autolainan lyhennystä nopeammin. Hinnan ylärajan alentamista puoltaa myös se, että suunnitelman mukaan auton jälleenmyynnille ei ole aikarajaa, mikä mahdollistaa tuen väärinkäytön auton hankintaan jälleenmyyntitarkoituksessa. Jälleenmyynnille voidaan asettaa leasingin 2–3 vuoden tapainen aikaraja ja molempien aikarajojen tulee olla täsmällisesti 3 vuotta.

Romutuspalkkion saajan ja kotitalouden tuloraja on perusteltu. Tutkimusnäyttö osoittaa, että pienituloisten kotitalouksien ajoneuvohankinnat reagoivat voimakkaasti romutuspalkkioon (Laukkanen ja Sahari 2025; Muehlegger ja Rapson 2022). Tulorajan lisäksi saajajoukkoa on tarkoituksenmukaista rajata hyödyntäen Traficomien saavutettavuustarkasteluja ja siinä tunnistettuja huonon työpaikkasaavutettavuuden alueita. Tuen kohdejoukkoa voidaan merkittävästi rajata, koska ETS2:n aiheuttamaa polttoainekustannusten kasvua vastaavan polttoaineen kulutuksen vähenemän saavuttaminen on käytännössä lähes aina saavutettavissa myös vaihtamalla olemassa oleva polttomootoriauto pienempään ja/tai energiatehokkaampaan polttomootoriautoon ja taloudellisempaan ajotapaan. Romutuspalkkiota tulisi myös pystyä käyttämään sähköpyörien ja joukkoliikennepalvelujen hankintaan, jotka ovat alimman tuloviidenneksen kotitalouksille taloudellisesti auton hankintaa realistisempia vaihtoehtoja.

Romutuspalkkioon on suunniteltu kohdennettavan suurin tukimäärä, eli 114 milj. €. Edellä kerrotun yhteenvedon voidaan todeta, että romutuspalkkiota ei missään tapauksessa tule toteuttaa, vaan siihen varattu tukimäärä on kohdennettava laajemmalle joukolle kohdistuviin tukiin, erityisesti alueellisen joukkoliikenteen tukeen.

Toimenpide Raskaan kaluston hankintatuki mikroyrityksille (suunnitelman osio 2.2.1.3)

Raskaan kaluston hankintatukeen pätevät pitkälti samat havainnot kuin henkilöautojen romutuspalkkioon. Suunnitelman mukaan päästökauppa kasvattaa mikroyritysten kustannuksia keskimäärin 350–1 000 € vuodessa per ajoneuvo. Hankintatuen suuruudeksi ehdotetaan suunnitelmassa 20 000–100 000 € per ajoneuvo. Hankintatuen määrä on siten täysin suhteeton päästökaupan aiheuttamaan kustannusten kasvuun, kun tuki vastaa polttoainekustannusten nousua 57–100 vuoden ajalta.

Tuella arvioidaan hankittavan alle 500 kuorma-autoa ja alle 200 linja-autoa, kun tukikelpoisia yrityksiä arvioidaan olevan 7 900 tavaraliikenteessä ja 900 linja-autoliikenteessä. Kun yksi yritys voi suunnitelman mukaan hyödyntää hankintatukea 5 kertaa, pystyy tukea hyödyntämään huonoimmillaan 1,2 % / 4,4 % tukikelpoisista yrityksistä. Näin ollen tuen kohdentuminen on täysin arpapeliä. Tuen määrä tulee ehdottomasti rajata yhteen ajoneuvoon per yritys, mutta tämäkään ei juuri paranna kohdentumista. Hankintatuella hankittavan auton omistukselle ei ole suunnitelmassa määritelty vähimmäisaikaa, mikä mahdollistaa hankitun auton välittömän jälleenmyynnin ja siten tuen epätarkoituksenmukaisen käytön.

Suunnitelmassa todetaan, että Suomessa on mahdollista saada Euroopan investointirahaston lainantakausta energiaomavaraisuuden parantamista koskeviin lainoihin, mutta tätä ei toistaiseksi käytetä laajasti mikroyritysten ajoneuvohankintoihin. Lainantakausta on hankintatukea selvästi parempi tapa tukea mikroyrityksiä, koska sähköajoneuvon korkeamman hankintahinnan vuoksi tarvittavan lainan lyhennys voidaan helposti mitoittaa alentuneiden energiakustannusten mukaiseksi, jolloin lainan takaajan riski on erittäin pieni. Hankintatuen sijaan mikroyrityksiä tuleekin tukea valtion lainantakausten kautta, jolloin kaavailtu 31 milj. € tukisumma riittää huomattavasti hankintatukea useammalle mikroyritykselle.

Toimenpide Alueellisen joukkoliikenteen tuki (suunnitelman osio 2.2.1.4)

Alimman tuloviidenneksen kotitaloudet käyttävät kotimaan liikennepalvelujen ostoihin keskimäärin 231 € vuodessa (on huomattava, että tilasto on vuodelta 2022, jolloin osan vuodesta joukkoliikenteen käyttö oli erittäin vähäistä koronarajoitusten takia), eli samaa luokkaa kuin autojen hankintaan ja 42 % liikennepolttoaineiden hankintaan käytettävästä määrästä, mikä kuvaa julkisen liikenteen suurta merkitystä alimmalle tuloviidennekselle. Kuten suunnitelmassa todetaan, Suomessa on laajoja alueita, joissa joukkoliikenteen saavutettavuus puuttuu tai on erittäin heikko. Nykyisiin noin 30 milj. € vuosittaisiin joukkoliikenteen ostoihin nähden suunnitelmassa kaavailtu 12 milj. € vuosittainen rahoitus ja 42 käynnistettyä joukkoliikennelinjaa on kohtuullinen määrä, mutta joukkoliikenteen palvelutason merkittäväksi parantamiseksi riittämätön. Alueelliselle joukkoliikenteelle tulisi kohdistaa merkittävästi enemmän tukea, ja lisätuki voidaan ottaa raskaan kaluston hankintatuesta tai romutuspalkkiosta.

Alueellisen joukkoliikenteen tuki kohdistuu tasapuolisesti kaikille parannetun joukkoliikennepalvelun alueella asuville, eikä siihen liity suhteettoman kohdentumisen tai epätarkoituksenmukaisen käytön ongelmia. Suunnitelmassa kaavailtujen Traficomien vastuulla olevien alueiden joukkoliikennepalvelujen parantamisen lisäksi tukea tulisi myöntää kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaisille hiljaisen ajan liikennepalvelujen parantamiseen vuorotyöläisten työmatkojen mahdollistamiseksi. Tämä laajentaisi merkittävästi tuesta hyötyvien ihmisten määrää ja parantaisi mahdollisuutta poistaa autoriippuvuutta paljon tehokkaammin kuin harvaan asuttujen alueiden peruspalvelun tarjoaminen.

Toimenpide Kutsuliikenteen tuki (suunnitelman osio 2.2.1.5)

Kutsujoukkoliikenteen tueksi kaavailtu 7 milj. € vuodessa on merkittävä lisäys nykyiseen liikkumisen ohjaukseen varattuun 0,6 milj. € vuodessa nähden. Kutsuliikenteen tuki voidaan nähdä alueellista joukkoliikenteen tukea täydentävänä, ja se kohdistuu arjen lähipalvelujen saavutettavuuden edistämiseen, Alueellisen joukkoliikenteen tuen kohdistuessa pidempimatkaiseen kuntakeskusten välisen saavutettavuuden edistämiseen. Kutsuliikenteen tuella arvioidaan saavutettavan 29 kokeilua noin 3 vuoden ajaksi. Kokeilujen määrä on vähäinen ja kesto on lyhyt, eikä siten luo mahdollisuutta poistaa autoriippuvuutta. Näin ollen tuen määrän tulisi olla merkittävästi suurempi.

Kutsuliikenteen tuen vaikuttavuutta voidaan merkittävästi edistää kiinteällä kytkennällä SHL-, VPL-, Kela- ja koulukyyteihin. Suunnitelmassa nämä mainitaan koulukyytejä lukuun ottamatta, mutta kytkentä jätetään hyvin löyhäksi. Yhteiskunnan korvaamien kuljetusten kytkennällä kutsuliikenteen maksajiksi saadaan kuntien lisäksi hyvinvointialueet ja Kela, mikä lisää voimakkaasti potentiaalisten käyttäjien määrää ja kohdistaa kutsuliikenteen hyödyt juuri niihin ihmisiin, jotka ovat suurimmassa liikenneköyhyyden riskissä ja joutuvat maksamaan esimerkiksi merkittäviä Kelakyytien omavastuuosuuksia.

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

Kävelyn ja pyöräilyliikenteen infrainvestointien tukien määräksi on suunnitelmassa arvioitu 27 milj. € vuodessa. Tuen määrä on nykyisiin valtion 1,8 milj. € vuosittaisiin infra-avustuksiin nähden merkittävä. Tuella arvioidaan mahdollistettavan 50 kilometriä uutta korkealaatuista kävely- ja pyörätietä. Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittäminen on sinänsä kannatettavaa, mutta infran kehittämistä on vaikea nähdä

sosiaalisen ilmastorahaston tarkoituksen mukaisena haavoittuvassa asemassa olevien henkilöiden liikkumismahdollisuuksien edistämisenä. Infran saavutettavuus tai kunto ei tälläkään hetkellä estä kävelyä ja pyöräilyä kenties joitain harvalukuisia erityiskohteita lukuun ottamatta. Pyöräilyn edistämisessä vaikuttavampaa olisi tukea infran sijaan sähköpyörien hankintaa, esimerkiksi osana romutuspalkkiota, joilla voi olla suuri vaikutus erityisesti ikääntyneiden itsenäisen liikkumisen mahdollistamisessa.

Toimenpiteiden arvioidut vaikutukset (suunnitelman osio 3)

Toimenpiteiden vaikutusten arvioinnin vaihteluvälit ovat erittäin suuret. Sosiaalisen ilmastorahaston tukien pääasiallisena tarkoituksena on nähtävä liikenne- ja energiaköyhyyden vähentäminen tasapuolisella tavalla samalla kun päästöjä pyritään vähentämään. Näin ollen tuet tulee liikenteen osalta kohdentaa laajimmat ja yhdenvertaisimmat vaikutukset mahdollistaviin alueellisen joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen tukiin raskaan kaluston hankintatuen tai romutuspalkkion sijaan.

Muut huomiot suunnitelmaan ja toimenpiteisiin

Suomen SCF-suunnitelmaluonnoksen tavoitteena on, että kotitalouksilla ja mikroyrityksillä olisi paremmat mahdollisuudet sopeutua päästökaupan laajentumisen aiheuttamaan muutokseen. Samalla suunnitelmalla tavoitellaan rakenteellisen muutoksen tukemista kohti kestävämpiä liikkumisen ja rakennusten energiaratkaisuja, minkä takia toimista on haettu myös selviä päästövähennyksiä ja niitä on jo etukäteen sisällytetty osin keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan (KAISU 3). Kytöksen KAISUun ja päästövähennysten tavoittelun ei tulisi heikentää sosiaalisen ilmastorahaston tarkoitusta tukea haavoittuvia ryhmiä vihreässä siirtymässä ja sitä kautta edistää päästövähennysten hyväksyttävyyttä yhteiskunnassa. Fossiilisista polttoaineista siirtymisen tukeminen edesauttaa sitä, että tulevaisuudessa päästöjen korkeampi hinta tai fossiilisen energian hintashokit eivät enää välity kotitalouksille.

Kokonaisuudessaan Suomen ilmastopaneeli näkee SCF-suunnitelman lähtökohdiltaan hyvänä, mutta siinä on myös heikkouksia ja muutostarpeita, kuten Ilmastopaneeli on lausunnossaan esittänyt.

Ilmastopaneeli kannattaa suunnitelman periaatetta kohdentaa tuet ja toimet pienituloisille ja haavoittuville kotitalouksille ja alueille. Kohdentaminen tulojen mukaan on hyvää julkisen rahan käyttöä, jolla edistetään myös päästövähennystoimien hyväksyttävyyttä yhteiskunnassa. Hyvätulaiset ovat valmiita tekemään investointeja myös ilman tukia, mutta pienituloisilla tällaista mahdollisuutta ei samassa määrin ole (Allcott ym. 2015). Tuloperusteinen tuen suuntaaminen mahdollistaa todennäköisemmin investointeja ja toimenpiteitä, jotka jäisivät muuten toteuttamatta. Energian korkea hinta näkyy maksuhäiriöiden kasvamisena vain pienituloisilla kotitalouksilla, joiden energiamenot ovat suuret (Ahlvik ym 2026, Ruokamo ym. 2026). Muilla tuki-instrumenteilla, kuten tasatuilla tai tuloverotuksen muuttamisella, ei saada tuloja kohdennettua juuri haavoittuville kotitalouksille, joten sosiaalisen ilmastorahaston käytölle on hyvä perusteet.

On hyvä, että suunnitelmassa tuodaan esille energiaköyhyys Suomessa, johon on aiemmin kiinnitetty liian vähän huomiota. Energiaköyhyyden riski kasvaa energiakustannusten nousun myötä. Energiakustannusten nousuun vaikuttaa moni tekijä, kuten globaalit hinnanvaihtelut energiemarkkinoilla (mm. öljy, maakaasu ja kivihiili), energiajärjestelmään tehdyt investoinnit sekä sähköntuotannon volyyymi Pohjois- ja Baltian maissa. Tänä vuonna myös kuivuus on vähentänyt vesivarastojen suuruutta, mikä todennäköisesti nostaa hintoja ensi talvena. Ilmastomuutoksen edetessä vastaavat kuivuusjaksot yleistyvät. Suunnitelma tuo esiin myös haavoittuvien ryhmien tiedon saavutettavuuteen liittyvät seikat.

Ilmastopaneeli korostaa, että vihreän siirtymän edistyminen sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla riippuu siitä, miten eri politiikkakokonaisuudet täydentävät sosiaalisen ilmastosuunnitelman ratkaisuja. Esimerkiksi liikenneköyhyyden riskin pienentämiseksi tarvitaan saavutettavien puhtaiden ja kestävien liikkumismuotojen edistämistä. Tämä myös korostaa sosiaalisen ilmastosuunnitelman toimien vaikuttavuuden seuranta ja kykyä tarvittaessa muuttaa toimia ottamalla huomioon kulloisenkin ohjauskeinovalikoiman vaikuttavuus

vihreän siirtymän edistämiseksi. Näiden muiden ohjauskeinojen suunnittelussa ja toteutuksessa on myös huomioitava SCF:n mahdollisuudet ja puutteet.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen tulisi huomioida osana sosiaalista ilmastosuunnitelmaa, sillä pienituloiset kotitaloudet ovat haavoittuvia myös ilmastonmuutoksen edetessä ja vaikutusten, kuten hellejaksojen lisääntymisen ja voimistumisen sekä sateisuuden muutosten suhteen. Sopeutumista edistävien toimien olisi perusteltua olla osa neuvontapalveluita sekä avustuksia.

Raskaan kaluston hankintatuen ja henkilöautojen romutuspalkkion suuruus ovat täysin suhteettomia verrattuna päästökaupan aiheuttamaan polttoainekustannusten nousuun. Jos ja kun tukien tarkoituksena on estää liikenneköyhyiden lisääntymistä, tulee hankintatuen ja romutuspalkkioiden sijaan keskittyä laajemmat ja yhdenvertaisemmat vaikutukset mahdollistaviin tukimuotoihin. Joukkoliikenteen tukien ohella yksi mahdollisuus laajemmat vaikutukset mahdollistavasta tuesta on polttoaineen tai liikennepalvelujen hankinnan mahdollistavien lahjakorttien jakaminen haavoittuville kotitalouksille. Tukien periaatteena tulisi olla pienen tuen kohdentaminen laajalle joukolle, eikä erittäin suuren tuen kohdentaminen hyvin harvoille, kuten hankintatuen ja romutuspalkkion tilanteessa.

Päästöoikeuden hintana on eri arvioissa käytetty pääosin 30–60 €/t, joka on matala oletus, ottaen huomioon, että esimerkiksi liikenteen verotusta ja rahoitusta tarkastelleen työryhmän raportissa käytettiin vuodelle 2028 ETS2-hintoja 50, 145 ja 238 €/t.

Lähteet:

Ahlvik, L., Kaariaho, T., Liski, M. & Vehviläinen, I. (2026). *Household-level responses to the European energy crisis. American Economic Review: Insights*, forthcoming.

Allcott, H. & Greenstone, M. (2017). *Measuring the welfare effects of residential energy efficiency programs* (NBER Working Paper No. 23386). National Bureau of Economic Research.

Allcott, H., Knittel, C. & Taubinsky, D. (2015). Tagging and targeting of energy efficiency subsidies. *American Economic Review*, 105(5), 187–191.

Fowlie, M., Greenstone, M. & Wolfram, C. (2015). Are the non-monetary costs of energy efficiency investments large? Understanding low take-up of a free energy efficiency program. *American Economic Review*, 105(5), 201–204.

Fowlie, M., Greenstone, M. & Wolfram, C. (2018). Do energy efficiency investments deliver? Evidence from the Weatherization Assistance Program. *Quarterly Journal of Economics*, 133(3), 1597–1644.

Laukkanen, M. & Sahari, A. (2025). *Heterogeneous Responses to Vehicle Replacement Subsidies: Evidence from Linked Vehicle-Owner Data*.

Muehlegger, E. & Rapson, D. S. (2022). Subsidizing low- and middle-income adoption of electric vehicles: Quasi-experimental evidence from California. *Journal of Public Economics*, 216, 104752.

Numminen, S., Kajoskoski, T., Kaltampanidis, Y. & Jalas, M. (2024). Energy vulnerability of detached home owners in Finland: An explorative study. *Energy and Buildings*, 310, 114082.

Ruokamo, E., Meriläinen, T., Karhinen, S., Räihä, J., Suur-Uski, P., Timonen, L. & Svento, R. (2022). The effect of information nudges on energy saving: Observations from a randomized field experiment in Finland. *Energy Policy*, 161, 112731.

Ruokamo, E., Karhinen, S., Kemppainen, T., Räihä, J., Strandell, A., Marttila, J., Häyrynen, L., & Toppinen, A. (2026). *How is energy poverty linked with citizen perceptions of financial support for low-carbon housing?* *Ambio*, 55, 2094–2106. <https://doi.org/10.1007/s13280-026-02364-4>