

Asia: VN/16951/2020

## Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta

### Lausunnonantajan lausunto

#### Lausunto

Lausun suunnitelmasta allaolevien alaotsikoiden alle

#### Mikäli vastasit yhtyäsi toisen tahon lausuntoon, täsmennä mistä tahosta on kyse

-

### Suunnitelman tavoitteet

#### 1 Suunnitelman tavoitteet - avovastaus

Finnwatch kiittää mahdollisuudesta lausua ympäristöministeriölle keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta. Ilmastopolitiikan pitkäjänteisyys ja suunnitelmallisuus on tärkeää, jotta toimenpiteet vastaavat ilmastotieteen asettamia vaatimuksia siten, etteivät ne heikennä ympäristön tilaa muilla tavoilla tai johda eriarvoisuuden kasvuun.

Suunnitelman tavoitteena on, että Suomi saavuttaa sekä EU:n taakanjakosektorille asettaman tavoitteen vuodelle 2030 että Suomen oman hiilineutraaliustavoitteen vuodelle 2035. On syytä huomioida, että kummankaan näistä tavoitteista ei voida katsoa täyttävän ilmastotieteeseen pohjautuvaa vaatimusta maapallon lämpenemisen rajoittamisesta puolentoista asteeseen luotettavalla ja oikeudenmukaisella tavalla. Vuoden 2030 päästövähennys tavoite asetettiin jo kertaalleen vuonna 2014, ja nyt se on asetettu jo toistamiseen tasolle, joka tiedetään riittämättömäksi. Esimerkiksi maiden ilmastotavoitteita arvioiva tutkimusryhmä Climate Action Tracker arvioi, että EU:n Fit for 55 -paketti ei ole linjassa Pariisin sopimuksen puolentoista asteen tavoitteen kanssa (<https://climateactiontracker.org/countries/eu/>). Suomen tulisi varmistaa, että sen kansallinen ilmastopolitiikka vastaa ilmastotieteen mukaisia päästövähennyksiä ja Suomen kansainvälisiä sitoumuksia, sekä omalta osalta edistää sitä, että myös EU:n ilmastopolitiikka täyttää nämä vaatimukset.

Suomi ei voi myöskään välttää omaa vastuutaan päästövähennyksistä vetoamalla siihen, ettei EU-tasolla ole päästy sopuun riittävän kireistä tavoitteista. Velvollisuus tehdä riittäviä päästövähennyksiä on perusteltu myös ihmisoikeuksien suojelemisen näkökulmasta. Kanteita, joiden keskiössä on valtioiden velvollisuus suojella ihmisoikeuksia ilmastonmuutoksen haitallisilta vaikutuksilta, on nostettu paitsi kansallisella tasolla useissa eri maissa, kuten Irlannissa, Ranskassa, Belgiassa, Ruotsissa, Sveitsissä, Saksassa, Yhdysvalloissa, Kanadassa, Perussa ja Etelä-Koreassa, myös koko EU:ta vastaan (<https://finnwatch.org/fi/julkaisut/oikeudenmukainen-siirtyma>). Alankomaissa tällainen kanne johti oikeuden päätökseen, jonka mukaan maan tulee kiristää omia päästövähennystavoitteitaan.

Marraskuussa 2021 Glasgow'ssa järjestetyssä YK:n ilmastopöytäkirjan osapuolikokouksessa päätettiin ([https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma3\\_auv\\_2\\_cover%20decision.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma3_auv_2_cover%20decision.pdf)), että sopimuksen osapuolien tulisi vuoden 2022 loppuun mennessä tarkastella ja vahvistaa vuotta 2030 koskevia sitoumuksiaan. Siten Suomen tulee edistää sitä, että EU tarkastaa parhaillaan käsiteltävänä olevan Fit for 55 -ilmastopakettinsa tavoitetasoa pikaisella tahdilla Pariisin sopimuksen tavoitteiden mukaiseksi ja antaa Glasgow'n ilmastokokouksessa päätetyn mukaisesti YK:lle nykyiseen NDC-suunnitelmaan kirjattua 55 prosenttia korkeamman päästövähennyssitoumuksen vuoden 2022 loppuun mennessä.

Myöskään Suomen oma hiilineutraaliustavoite vuodelle 2035 ei ole ilmastotieteen näkökulmasta riittävä (<https://finnwatch.org/fi/blogi/871-onko-meillae-oikeus-heittaeae-noppaa-tulevaisuudella>). Tavoitevuosi perustuu kansallisen ilmastopaneelin laskelmaan, jossa on hyödynnetty IPCC:n vuonna 2018 julkaisemaa arviota hiilibudjetista, jolla ilmaston lämpeneminen voidaan rajoittaa 67 prosentin todennäköisyydellä puoleentoista asteeseen. IPCC julkaisi elokuussa 2021 raportin, joka sisältää uudet arviot hiilibudjeteista. Ilmastotieteen kehittymisen ansiosta raportissa pystyttiin määrittämään budjetit aiempaa tarkemmin, minkä ansiosta mukana on nyt budjetti, jonka rajoissa pysyminen hillitsee lämpenemisen puoleentoista asteeseen 83 prosentin todennäköisyydellä. Suomen ilmastopolitiikka tulisi päivittää tämän tuoreemman ja turvallisemman luvun mukaiseksi. Tämä on perusteltavissa niin varovaisuusperiaatteella kuin myös ilmastonmuutoksen ennakoitavissa olevien haitallisten ihmisoikeusvaikutusten peruuttamattomuudella.

Hiilineutraaliustavoitteen aikaistaminen olisi perusteltua myös siitä näkökulmasta, että Suomi olisi tuolloin paremmin varautunut toteuttamaan EU:n vuoden 2030 jälkeiselle ajalle tulevia ilmastopoliittisia vaatimuksia. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman kuvasta 4 sivulla 57 on nähtävissä, että EU:n vuodelle 2030 asettama vaatimus edellyttää taakanjakosektorilta tiukempaa päästövähennystä kuin Suomen oma tavoite vuodelle 2035. Kun on tiedossa, että EU:n 2030-tavoite jättää suuren osan päästövähennyksistä vuoden 2030 jälkeiseen aikaan, on täysin mahdollista, että Suomen hiilineutraaliustavoite 2035 on riittämätöntä paitsi ilmastotieteen myös tulevan EU-politiikan näkökulmasta. Etupainotteisen ja suunnitelmallisen ilmastopolitiikan harjoittaminen antaa yrityksille ja muulle yhteiskunnalle selkeän näkymän tarvittavista toimenpiteistä, ehkäisee virheinvestointeja ja antaa kilpailuetua globaaleilla markkinoilla, joilla suunnataan yhä enemmän päästöttömiin ratkaisuihin. Tuoreen selvityksen mukaan myös elinkeinoelämän johtajat kaipaavat nykyistä nopeampaa ja kunnianhimoisempaa ilmastopolitiikkaa

(<https://clc.fi/wp-content/uploads/2022/01/Report-Nordic-CEOs-view-of-raised-climate-ambitions3.pdf>).

Oikeudenmukainen siirtymä mainitaan yhtenä suunnitelman lähtökohdista, mutta käytännössä oikeudenmukaisuusvaikutusten käsittely on suunnitelmassa hyvin hajanaista. Suunnitelma ja Suomen ilmastopolitiikka kaipaa kokonaisvaltaista näkemystä siitä, mitä ilmastopolitiikan oikeudenmukaisuudella tarkoitetaan ja miten siihen pyritään.

On selvää, että oikeudenmukaisen siirtymän toteutuminen edellyttää laadukkaampaa tutkimusta ja valmistelutyötä kuin se, mitä tässä suunnitelmassa on hyödynnetty. Suunnitelmassa hyödynnetyn kaltaiset avoimet verkkokyselyt ovat alttiita erilaisille vinoumille eikä niistä saaduille tuloksille ole syytä antaa kovin suurta arvoa. On kiitettävää, että ympäristöministeriö on yhdessä Turun yliopiston kanssa järjestänyt aiheesta kansalaisraadit. Tällaisten kansalaisraatien hyödyntäminen päätöksenteossa on kannatettavaa, mutta raatien työtä ei tulisi määrittää liian rajatulla tehtävänannolla. Esimerkiksi suunnitelmassa hyödynnetty raati keskusteli ympäristöministeriön ennalta valitsemista toimenpiteistä. Kansalaisraadit tukisivat päätöksentekoa paremmin ja kehittäisivät ymmärrystä ilmastopolitiikan oikeudenmukaisuusvaikutuksista, jos niissä keskityttäisiin tarvittavista päästövähennystoimenpiteistä (kuten polttoaineiden päästöohjaus verotuksella) kiistelyn sijaan enemmän siihen, millaisia oikeudenmukaisuuden periaatteita ilmastopolitiikassa tulisi noudattaa. Tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi keskustelua saastuttaja maksaa -periaatteesta tai tasaveroisuudesta (equity). Oikeudenmukaisuuden periaatteita hahmottamalla voitaisiin kansalaisraadeissa löytää toimenpiteitä, joilla välttämättömistä päästövähennystoimista (esim. polttoaineverotuksen korotuksesta) saadaan kansalaisten silmissä oikeudenmukaisia (esim. polttoaineverotulojen jakaminen takaisin kansalaisille hiiliosinkoina).

## Liikenne

### 2a Liikenteeseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

### 2b Liikenne - avovastaus

Liikenteen päästövähennyksistä lähes kolmannes jätetään sen varaan, että EU:n erillinen päästökauppa liikenteelle ja lämmitykselle toteutuu ja että sen vaikutukset ovat odotetut. Uuden päästökauppajärjestelmän toteutuminen on kuitenkin epävarmaa (<https://www.euractiv.com/section/energy-environment/news/planned-eu-carbon-market-reform-is-politically-suicidal-warns-french-mep/>), ja sen toteutumisen on katsottu linkittyvän uuteen sosiaalirahastoon, johon Suomi on ottanut kriittisen kannan (<https://valtioneuvosto.fi/-/1410903/hallitus-suhtautuu-kriittisesti-eu-n-ilmastotoimien-sosiaalirahastoehdotukseen>). Johdonmukaisuuden vuoksi Suomen tulisi joko varmistaa liikennesektorin päästövähennykset täysimääräisesti kansallisin toimin tai asettua selkeästi ajamaan EU:n laajuista liikenteen ja lämmityksen päästökauppaa esitetyn kaltaisena kokonaisuutena, johon saattaa osana jäsenmaiden välistä kompromissia kuulua myös vaikutusten kompensatio sosiaalirahaston kautta.

Liikenteen ilmastotoimilla on herkästi väestöön laajasti kohdistuvia vaikutuksia. Tästä huolimatta suunnitelmassa käsitellään oikeudenmukaisuusvaikutuksia ja toimia niiden ehkäsemiseksi melko suppeasti. Sivun 100 laatikossa nostetaan esiin muutamia sidosryhmäkuulemisissa esitettyjä huolia kuten se, että hinnan nousun arviointiin vaikuttavan suhteessa eniten pienituloisiin. Tutkimusten mukaan esimerkiksi polttoaineveron vaikutukset eivät Suomessa kuitenkaan painottuisi erityisesti pienituloisiin (<https://vatt.fi/-/polttoainevero-ei-suomessa-kohdistu-erityisesti-pienituloisiin>). Mahdollisia negatiivisia tulonjakovaikutuksia voitaisiin myös lieventää tai jopa kääntää taloudellista eriarvoisuutta vähentäväksi politiikkatoimien oikealla suunnittelulla. Näitä mahdollisuuksia ei kuitenkaan käsitellä suunnitelmassa.

Sivuilla 187–188 on arvioitu liikenne- ja energiastrategiaa yhdenvertaisuuden näkökulmasta. Osiossa pohditaan lyhyesti muun muassa polttoaineen veronkorotusten, vähähiilisten ajoneuvojen hankintatukien sekä joukkoliikenteen parantamisen vaikutusten kohdentumista eri tuloluokkiin ja sukupuoliin. Yhdenvertaisuuden edistäminen on ilman muuta toivottavaa ja esimerkiksi joukkoliikenneyhteyksien parantaminen naisia (ja erityisesti nuoria naisia sekä eläkeläis- ja maahanmuuttanaisia) tukevana toimena kannatettava. Sen sijaan ajatus naisten sähköautohankintojen edistämisestä verotuksen keinoin on kummallinen (ja tuskin toteuttamiskelpoinen). Jokaisen yksittäisen toimen ei voi olettaa vaikuttavan samalla tapaa kaikkiin ihmisryhmiin – tärkeämpää on varmistua siitä, että ohjaustoimien kokonaisuus ei heikennä jo ennestään heikommassa asemassa olevien tilannetta. Päästöverotulojen kierrättäminen on yksi tapa kompensoida kasvavia kuluja pienituloisille. Esimerkiksi liikenteen kansallisesta päästökaupasta saatavien tulojen jakaminen hiiliosinkona voisi olla perusteltua, sillä hiiliosingon avulla kokonaisuudesta on mahdollista tehdä progressiivinen heikentämättä päästökaupan tehoa. Sama pätee muuhunkin laaja-alaiseen päästöhinoitteluun. Koska verotukseen perustuvien ohjaustoimien suunnittelu edellyttää syvällistä vero-osaamista, voisi ympäristöministeriö hyötyä ministeriön vero-osaamisen vahvistamisesta.

Suunnitelmassa nostetaan erikseen esiin väite siitä, että “polttoaineen verotuksen nostaminen herättää huolta kansalaisissa”. Vaikka väite olisi yleisellä tasolla oikeansuuntainen, on syytä huomioida, että sen lähteenä on kaikille avoin ja vapaaehtoinen kansalaiskysely, joka ei siis perustunut koko väestöä luotettavasti edustavaan otokseen (<https://ym.fi/-/ilmastosuunnitelman-kansalaiskysely-kerasi-perati-18-000-vastausta>). Päätöksenteon tueksi tarvittaisiin laadukkaampaa tutkimusta siitä, millaisia näkemyksiä kansalaisilla on ilmastopolitiikan oikeudenmukaisuuteen liittyen. Kuten olemme todenneet edellä (ks. vastaus 1), hyödyllisintä olisi kartoittaa kansalaisten hyväksymiä keinoja oikeudenmukaisuuden toteuttamiseen.

## Maatalous

### 3a Maataloutteen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

### 3b Maatalous - avovastaus

Maatalouden päästövähennyksiä tulisi edistää ottamalla käyttöön päästöperusteinen kulutusvero elintarvikkeille. Ruokavaliomuutoksilla on saavutettavissa merkittäviä päästövähennyksiä ([https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161742/VNTEAS\\_47\\_Ruokavaliomuuto](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161742/VNTEAS_47_Ruokavaliomuuto)

ksen%20vaikutukset.pdf), ja sitä kautta voidaan vapauttaa maa-alaa esimerkiksi metsityksellä tehtävään hiilensidontaan. Myös julkisten hankintojen kilpailutuksissa tulisi huomioida ruuan hiilijalanjälki sekä suosia kasvisruokaa.

## Rakennusten erillislämmitys

### 4a Rakennusten erillislämmitykseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

### 4b Rakennusten erillislämmitys - avovastaus

-

## Työkoneet

### 5a Työkoneisiin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

### 5b Työkoneet - avovastaus

-

## Jätehuolto

### 6a Jätehuoltoon suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

### 6b Jätehuolto - avovastaus

Kaatopaikkasijoittamisen vähenemisen myötä jätteenpolton merkitys korostuu jätesektorin ilmastovaikutuksessa. Suunnitelmassa todetaan, että "jätteen erilliskeräysveloitteet tulevat tiukentumaan ja näin ollen entistä enemmän yhdyskuntajätettä tulee ohjautumaan kierrätykseen jätteenpolton sijasta". Tätä kehitystä tulee tukea valmistelemalla jätteenpolton päästöjen hinnoittelua sekä edistämällä arvokkaiden ja alihyödynnettyjen materiaalivirtojen kuten tekstiilijätteen erilliskeräystä ja käsittelyä.

## F-kaasut

### 7a F-kaasuihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

### 7b F-kaasut - avovastaus

-

## Teollisuus ja muut päästöt

### 8a Teollisuuteen ja muihin päästöihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

## **8b Teollisuus ja muut päästöt - avovastaus**

Teollisuuden päästövähennyksissä luotetaan kohtuuttoman paljon toimialojen itse tekemiin vähähiilisyystiekarttoihin, jotka eivät sido alan toimijoita. Näiden tiekarttojen on myös arvioitu olevan jossain määrin yhteensopimattomia keskenään (<https://bios.fi/tiekartoista/>).

Teollisuuden ja yritysten päästövähennystoimia voitaisiin edistää säätämällä Suomeen yritys vastuulaki, jolla edellytettäisiin yrityksiltä puolentoista asteen ilmastomastotavoitteen mukaisia päästövähennystavoitteita ja -toimia.

## **Kuntien ja alueiden ilmastotyö**

### **9a Kunnille ja alueille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus**

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

### **9b Kunnat ja alueet - avovastaus**

-

## **Kulutuksen hiilijalanjälki**

### **10a Kulutukseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus**

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

### **10b Kulutus - avovastaus**

On hyvä, että kulutuksen ilmastovaikutuksen seuranta on parannettu viime vuosina. Se, että Syken seurannassa otetaan paremmin huomioon esimerkiksi erot tuontituotteiden alkuperämaissa, ei kuitenkaan ole muuttanut isoa kuvaa: suomalaisten kulutuksen päästöt ovat aivan liian suuret, eivätkä ne ole viime vuosina juurikaan vähentyneet. Kulutuspäästöjen vähentämiseltä puuttuu valtiovallan asettama numeerinen tavoite, vaikka ne on suunnitelmassa arvioitu jopa neljä kertaa suuremmiksi kuin vuosikymmenen loppuun arvioitu kestävä taso.

Suunnitelmassa arvioidaan, että kulutuksen päästöistä noin 20 miljoonaa tonnia syntyy taakanjakosektorilla. Kestävälle tasolle pääseminen edellyttäisi siten näiden päästöjen leikkausta noin 5 miljoonaan tonniin, ellei kulutuksen päästöjä pystytä vähentämään vielä huomattavasti enemmän jossain muualla kuten esimerkiksi tuontituotteiden tuotannossa.

Suunnitelmassa arvioidaan, että taakanjakosektorin muille osa-alueille suunnitelmassa esitettävät toimet pienentävän suunnitelman piiriin kuuluvia kulutuksen päästöjä 20 miljoonasta tonnista noin 13 miljoonaan tonniin. Tämä jää yhä 8 miljoonan tonnin päähän kestäväksi arvioidusta tasosta. Tästä kuilusta huolimatta suunnitelmassa esitetään juuri kulutuksen päästöjä vähentäviä toimia ainoastaan 0,2 miljoonaa tonnin edestä. Sen lisäksi, että tavoiteltu päästövaikutus on pieni, ei sen

toteutumista perustella uskottavasti vaan ainoastaan "varovaisella arviolla" siitä, miten päästöihin vaikuttaisi se, että kymmenen prosenttia väestöstä vähentäisi maltillisesti kulutuksensa päästöjä.

Suomen ilmastopolitiikan ensisijaisena tavoitteena tulisi olla ilmastokriisin torjunta. Jos ilmastopolitiikkaa tehdään keskittymällä pelkästään oman maantieteellisen alueen päästöihin, on vaarana, että Suomen ja suomalaisten globaali hiilijalanjälki pysyy ennallaan tai jopa kasvaa. Kulutuksen hiilijalanjäljen kasvun taustalla on s. 141 esitetyn mukaisesti erityisesti tulotason nousun aiheuttama kulutuksen kasvu. Tuotannon puhdistuminen ja vähäiset kulutustapojen muutokset ovat riittäneet juuri ja juuri kattamaan tulojen noususta 2000-luvulla aiheutuneen kulutuksenpäästöjen kasvun. Mikäli tulot jatkavat kasvuaan myös tällä vuosikymmenellä, tarvitaan kulutustapojen muutoksista ja tuotannon puhdistumisesta huomattavasti aiempaa suurempia ja nopeampia päästövähennyksiä.

Vaikka toimenpiteiden kokonaisuus arvioidaan riittämättömäksi, on joukossa hyviä toimenpiteitä, joiden toteuttamista puoltaa myös se, että ne vaikuttavat myös Suomen ulkopuolella syntyviin kulutuksen päästöihin. Näitä ovat esimerkiksi hiili-intensiivisten ja vähähiilisten tuotteiden mainonnan ohjauksen selvittäminen ja vastaavien merkintöjen edistäminen sekä kulutustuotteiden elinkaari- ja päästöjen arvioinnin kehittäminen kulutusverotuksen suuntaamiseksi ilmasto- ja ympäristövaikutukset huomioivaksi.

## Julkiset hankinnat

### 11a Julkisiin hankintoihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

### 11b Julkiset hankinnat - avovastaus

Finnwatch kannattaa ympäristön ja sosiaalisten näkökohtien huomioimisen velvoittamista hankintalainsäädännössä. Julkisissa hankinnoissa voitaisiin muun muassa edistää hiilijalanjälkimerkintöjä markkinoilla edellyttämällä näitä tietoja erilaisissa tuote- ja elintarvikehankinnoissa. Lisäksi Suomeen tulisi luoda pysyvä organisaatio, joka koordinoi tavoitteellisesti julkisten hankkijoiden vastuullisuustyötä ja luo aktiivisesti käytännössä testattuja hankintamalleja sosiaalisen ja ekologisen vastuullisuuden edistämiseen. Organisaatiolla voisi olla rooli myös sopimuskauden aikaisen seurannan koordinoimisessa. Työtä niin vastuullisuuden kriteerien kuin sopimuskauden aikaisessa valvonnassa tulisi pyrkiä koordinoimaan myös Pohjoismaisella tasolla.

## Muut poikkisektorit

### 12a Muille poikkisektoreille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

En ota kantaa näihin osa-alueisiin

### 12b Muut poikkisektorit - avovastaus

-

# Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

## 13a Toimenpideohjelman vaikuttavuus

Toimenpideohjelmassa pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

## 13b Toimenpideohjelma - avovastaus

Toimenpideohjelman riittämättömyys näkyy kahdella tavalla. Ensinnäkin toimenpideohjelman tavoitteena eivät ole riittävän suuret päästövähennykset. Sekä EU:n Suomelle 2030-tavoite että Suomen itselleen asettama hiilineutraaliustavoite ovat tuoreimman tiedon valossa riittämättömiä (ks. ensimmäinen vastaus). Toisekseen toimenpideohjelmaan sisältyvät toimenpiteet eivät luotettavalla tavalla vie edes riittämättömän tavoitteen mukaisiin päästöihin.

Yhteensä 5,5 miljoonan tonnin vähennyksistä noin 0,6 miljoonaa tonnia perustuu uuteen liikenteen ja lämmityksen päästökauppaan, jonka toteutuminen on epävarmaa. Peräti 1,1 miljoonaa tonnia perustuu niin sanottujen joustojen täysimääräiseen hyödyntämiseen. Sen sijaan, että nämä joustot otetaan jo suunnitteluvaiheessa täysimääräisesti käyttöön, tulisi niiden käyttäminen jättää varotoimenpiteeksi, jota voidaan hyödyntää tarvittaessa, jos muut toimenpiteet – kuten EU:n uusi päästökauppa – eivät toteudu suunnitellulla tavalla. Kuten suunnitelma toteaa, epävarmuus ei koske pelkästään siinä esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia vaan myös taustalla vaikuttavaa perusuraa.

## 13c Mitä lisätoimia ehdotatte tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi?

Suunnitelman räikeimmät puutteet ovat kulutuksen päästöjen vähentämisessä. Suunnitelman mukaan kulutuksen päästöt pitäisi saada pudotettua noin neljännekseen vuoteen 2030 mennessä. Tästä huolimatta suunnitelman toimenpiteiden arvioidaan vähentävän taakanjakosektorille kohdistuvia kulutuksen päästöjä vain noin kolmanneksella (ks. vastaus 10b kulutuksen päästöistä).

On ensiarvoisen tärkeää, että kulutuksen päästöjen vähentämiselle asetetaan tieteeseen perustuva numeerinen tavoite. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi tulee ottaa käyttöön ohjauskeinoja, joilla vähennetään huomattavasti varsinkin suuripäästöisimpien tuotteiden ja palveluiden kulutusta. Yksi keskeisistä toimenpiteistä on se, että laajennetaan päästöjen hinnoittelua kulutustuotteissa ja palveluissa. Syksyn budjettiriihessä aiheesta päätetty selvitys on syytä toteuttaa mahdollisimman ripeällä aikataululla, jotta sen tulokset saadaan käyttöön.

Suomen tulisi käynnistää selvitystyö niin sanotun hiiliosingon käyttöönotosta. Vaikutusten kompensoiminen tuloeroja samalla pienentäen mahdollistaisi uusien päästöverojen (kuten päästöperusteinen vero kulutustuotteille tai lentovero) asettamisen ja olemassaolevien päästöverojen (kuten polttoainevero) korottamisen oikeudenmukaisella ja ilmastopolitiikan yhteiskunnallista hyväksyttävyyttä tukevalla tavalla.

## Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

### 14 Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

On ensiarvoisen tärkeää, että ilmastopolitiikan suunnittelussa huomioidaan kattavasti päästöjen lisäksi myös muut ympäristövaikutukset sekä vaikutukset talouteen ja sosiaaliseen



oikeudenmukaisuuteen. Suunnitelmassa todetaan, että yleisesti ottaen vaikutukset kansantalouteen jäävät melko maltillisiksi. Toisaalta vaikutukset voivat olla yksittäisten ihmisten, paikkakuntien tai toimialojen kohdalla merkittäviä.

Esimerkiksi Hiisi-hankkeessa on arvioitu, että palvelualan työpaikkoja olisi suunnitellun ilmastopolitiikan seurauksena vuonna 2030 jopa 19 000 vähemmän kuin ilman kuvattuja toimenpiteitä (<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163637>). Vastaavasti työpaikat lisääntyvät perusuraan verrattuna muun muassa alkutuotannossa ja jalostuksessa. Rakennemuutoksen arvioidaan siten hyödyttävän maakuntia, joissa näiden alojen osuus työllisyydestä on suurin. Koska laskelmaa verrataan perusuraan lyhyellä aikavälillä, siinä ei huomioida sitä, miten esimerkiksi erilaiset kiertotaloustoimet, luontokadon torjunta tai maatalouden päästövähennystoimet vaikuttavat eri alojen työllisyyteen. Työllisyysvaikutusten poikkitieteelliseen tutkimukseen sekä siihen pohjautuvaan työvoimapolitiittiseen suunnitteluun tulisikin panostaa lisää. Esimerkiksi ekologista siirtymää tutkiva BIOS-tutkimusyksikkö on laatinut oman ekologisen siirtymän työvoimapolitiittisia vaikutuksia arvioivan selvityksen (<https://kojelauta.bios.fi/siirtymatyollisyys/>), jossa on pohdittu myös sitä millaiset työpaikat tukisivat ekologista siirtymää.

Suunnitelman mukaan negatiivisten työllisyysvaikutusten kohdistuminen palvelualoihin, joilla ansiotaso on keskimääräistä alempi, voi kasvattaa tuloeroja. Tämän lisäksi kotitalouksiin kohdistuvien kustannusten vaikutus ihmisten hyvinvointiin voi olla huomattavasti merkittävämpi pienituloisten kohdalla, vaikka tuloihin suhteutettu lisäkustannus olisikin pienempi kuin keski- tai suurituloisilla.

Suunnitelma ja kansallinen ilmastopolitiikka kaipaisi kirkkaampaa näkemystä siitä, mitä tarkoitetaan ilmastopolitiikan oikeudenmukaisuudella. Esimerkiksi suunnitelman luvussa 10.3 korostetaan hyötyjen ja haittojen tasaista jakautumista ja sitä, että ”oikeudenmukaisuusnäkökulmien sivuuttaminen voi johtaa vastakkainasetteluun, mikäli osa ihmisistä kohtaa muita enemmän ilmastotoimien negatiivisia vaikutuksia tai heidän tulotasonsa tippuu niiden seurauksena”.

Sosiaalisessa oikeudenmukaisuudessa ja vaatimuksilla ekologisen siirtymän oikeudenmukaisuudesta peräänkuulutetaan kuitenkin tyypillisesti erityisesti eriarvoisuuden vähentämistä, mihin pelkkä tasajako ei välttämättä johda – päinvastoin. Kustannusten tasainen jakaminen on myös ristiriidassa saastuttaja maksaa -periaatteen kanssa. Eriarvoisuuden vähentämistä tai kustannusten kohdentamista suuripäästöisimpiin yrityksiin, yksilöihin tai kotitalouksiin ei suunnitelmassa kuitenkaan juuri käsitellä. Vaikutuksia eri tuloluokkiin käsitellään luvussa 10.3.1 muutaman toimenpiteen osalta, mutta suunnitelmassa ei arvioida kokonaisvaikutuksia tuloeroihin eikä myöskään esitetä millaisiin oikeudenmukaisuutta lisääviin/varmistaviin tulonjakovaikutuksiin toimenpiteillä pyritään.

Tarkemmin ilmastopolitiikan oikeudenmukaisuudesta:

-Finnwatch, 2021, Reilu hinta hiilelle, saatavilla osoitteessa: <https://finnwatch.org/fi/julkaisut/reilu-hinta-hiilelle>

-Oikeudenmukaisuuden periaatteita on hahmoteltu esimerkiksi julkaisuissa Just Transition Centre, 2017, Just Transition: A Report for the OECD, saatavilla osoitteessa: <https://www.oecd.org/environment/cc/g20-climate/collapsecontents/Just-Transition-Centre-report-just-transition.pdf>

-UN, 2017, Leaving No One Behind: Equality and Non-Discrimination at the Heart of Sustainable Development, saatavilla osoitteessa: [https://unsceb.org/sites/default/files/imported\\_files/CEB%20equality%20framework-A4-web-rev3.pdf](https://unsceb.org/sites/default/files/imported_files/CEB%20equality%20framework-A4-web-rev3.pdf)

-UNDP, 2018, What does it mean to leave no one behind? A UNDP discussion paper and framework for implementation July 2018, saatavilla osoitteessa: <https://www.undp.org/publications/what-does-it-mean-leave-no-one-behind#modal-publication-download>

-DESA, 2016, Leaving no one behind: the imperative of inclusive development Report on the World Social Situation 2016, saatavilla osoitteessa: <https://www.un.org/esa/socdev/rwss/2016/full-report.pdf>

-ILO, 2015, Guidelines for a just transition towards environmentally sustainable economies and societies for all, saatavilla osoitteessa: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_emp/---emp\\_ent/documents/publication/wcms\\_432859.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/documents/publication/wcms_432859.pdf)

-UNFCCC, 2016, Just Transition of the Workforce, and the Creation of Decent Work and Quality Jobs (Technical Paper), saatavilla osoitteessa: <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Just%20transition.pdf>

## Muita huomioita

### 15 Muita huomioita

Luvussa 11 tulisi korostaa selvemmin sitä, että ilmastosuunnitelman toteutumisen seurannassa tulisi huomioida päästöjen lisäksi myös toimenpiteiden oikeudenmukaisuusvaikutusten seuranta.

### 16 Voiko organisaationi osaltaan edistää ilmastosuunnitelman tavoitteiden saavuttamista?

Kyllä

Leipola Lasse  
Finnwatch ry