

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

Yleisenä kommenttina toteaisimme, että suunnitelman näkökulma ensisijaisesti kotimaisia päästöjä vähentävästä tulisi mielestämme laajentaa tukemaan myös vähähiilisten ratkaisujen kansainvälisen liiketoiminnan edistämistä. Koska kansainvälisesti päästöjä vähentävistä, sekä teknologisista että menetelmällisistä ratkaisuista, on 'huutava pula', tulisi mielestämme kansallisissa päästövähennysstrategioissa, niin keskipitkän aikavälin ilmasto-suunnitelmassa kuin ilmasto- ja energiastrategiassakin, arvioida toimien päästövähennyspotentiaalien ja kustannusten lisäksi myös niiden kansainvälistä soveltuvuutta, liiketoimintamahdollisuuksia sekä hiilikädenjälkeä ja priorisoida sellaisia toimia joilla olisi merkittäviä investointi-, työllisyys- ja vientipotentiaaleja. Tällä tavoin Suomi voisi olla aidosti ratkaisuja luova osapuoli ja samalla vauhdittaa ilmastotransformaatiota sekä toisaalta vahvistaa kansallista hyvinvointia kestävästi.

Niinikään yleisempänä kommenttina toteaisimme että nykyinen toimintamalli, jossa ilmasto- ja energiastrategia ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma laaditaan erillisinä, ei yrityselämän tai yksityishenkilön näkökulmasta helpota hahmottamaan Suomen strategian kokonaisuutta. Esittäisimme että valmistelussa siirrytään käytäntöön, jossa sekä päästökaupparektoria, taakanjakosektoria, tuontia ja vientiä koskevat strategiset linjaukset tehdään samassa prosessissa ja esitetään samoissa asiakirjoissa.

Liikenne

2a Liikenteeseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

2b Liikenne - avovastaus

Liikennesektorin osalta keskeinen toimenpide suunnitelmassa on komission ehdottama EU:n erillinen päästökauppa liikenne- ja lämmityssektoreille. Koska sen toteutuminen ei toistaiseksi ole varmaa, tulisi mielestämme kansallisen tieliikenteen päästökaupan valmisteluun varautua kuten Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on esitetty. Kansallinen päästökauppa tarjoaisi tällöin vaihtoehdon, mikäli EU:n laajuinen tieliikenteen päästökauppa viivästyisi tai ei toteutuisi. Kannatamme sitä, että kansallinen päästökauppa-arkkitehtuuri suunnitellaan pitkälle, vaikkei sitä käyttöön otettaisikaan, sillä siitä kertyvällä osaamisella voisimme myös vaikuttaa EU:n tuleviin ratkaisuihin.

Valmistelun yhteydessä tulee mietittäväksi mitä tapahtuu polttoaineverolle päästökaupan käyttöönoton yhteydessä. Verotus on tällä hetkellä pääasiallinen komponentti liikenne polttoaineiden kustannusrakenteessa ja ilmastopoliittisessa ohjauksessa. Verotuksen roolia mahdollisen kansallisen päästökaupan yhteydessä olisi mielestämme syytä tarkastella kattavammin. Päästökaupamalliin siirryttäessä pitää miettiä koko uusi arkkitehtuuri tuki- ja verorakenteineen ja päällekkäiset ohjausmekanismit tulee karsia.

Maatalous

3a Maataloutteen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

3b Maatalous - avovastaus

Maataloussektorin politiikkakeinoina suunnitelma esittää mm. hiilensidonnän edistämistä. Tavoitteena on edistää 'ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävien hiilensidonta-markkinoiden pelisääntöjen kehitystä kansallisesti ja kansainvälisesti'. Tavoite on sinällään erinomainen, mutta jää mielestämme liian avoimeksi ja abstraktiksi. Sen tulisi olla konkreettisempi ja tavoitteeksi tulisi mielestämme asettaa 'kansainvälisesti laajennettavissa olevan markkinamekanismin kehittäminen ja pilotointi maankäyttösektorin hiilensidontatoimille'. Suomen ilmastosuunnitelmaluonnoksessa viitataan ravitsemussuositukseen (sivu 112–113). Mielestämme ilmastokriteereistä tulisi luoda oma kokonaisuutensa ravitsemussuositukseen terveyskriteerien rinnalle.

Mielestämme biokaasun talteenotolle tulisi antaa suunnitelmassa suurempi rooli. Mikäli metaanin talteenotolle luotaisiin maatilatason markkinapohjainen järjestelmä, Suomi voisi ehkä luoda ekosysteemin, jossa toisaalta lanta voitaisiin käyttää kannattavammin lannoitteena (alhaisempi kosteus laskee painoa, jolloin taloudellinen kuljetusmatka pitenee) ja samanaikaisesti lisätä biokaasun käyttöä esim. liikennepolttoaineena, jolloin myös liikennesektorin päästöt laskisivat.

Myös lannoitteiden ns. piilohiilikuormaan tulisi suunnitelmassa kiinnittää huomiota. Käytännössä lannoitteet valmistetaan maakaasusta ja pääosin ulkomaisista raaka-aineista, jolloin niiden hiilisisältö ei kirjaudu päästökäsi Suomessa. Mikäli kotimaiselle lannoitteiden tuotannolle luotaisiin kannuste siirtyä vihreään ammoniakkiin, voisimme paitsi vähentää hiilipäästöjä myös vahvistaa kansallisen vetytalouden kehittämisen edellytyksiä.

Lisäksi sivulla 92 käynnistettäväksi esitetty ajoneuvoihin ja vaihtoehtoisiin käyttövoimiin liittyvä tutkimusohjelma tulisi mielestämme laajentaa koskemaan heti alusta alkaen myös maa- ja metsätalouden työkoneita.

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

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

6b Jätehuolto - avovastaus

-

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

En ota kantaa tähän osa-alueeseen

8b Teollisuus ja muut päästöt - avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

9a Kunnille ja alueille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

9b Kunnat ja alueet - avovastaus

Poikkisektoraalisina toimina suunnitelma esittää mm. kunnille, seuduille tai maakunnille veloitetta laatia ilmastosuunnitelma. Lähtökohtaisesti pidämme alueellista ilmastosuunnitelmaa erinomaisena ajatuksena, mutta sen sisällössä tulisi korostaa alueellisten päästöjen vähentämisen lisäksi päästöjä vähentävien liiketoimintamahdollisuuksia luovien ratkaisujen ja hiilikädenjäljen roolia. Näillä saadaan kuntasektorille uusia investointeja ja työpaikkoja. Onnistunein kansainvälinen esimerkki ilmastoystävällisen kaupunkitalouden edistämisestä löytyy Vancouverista Kanadasta (<http://vancouver.ca/green-vancouver.aspx>). Mielestämme Vancouverin ajattelutapaa kannattaa soveltuvilta osin hyödyntää myös Suomessa.

Ilmastotoimien hyväksyttävyyden ja alueellisen elinvoimaisuuden kannalta taloudellisen aktiviteetin lisäys on keskeistä, kuten käy ilmi mm. lausuntomateriaalin suunnitelmaluonnoksen kuvasta 22.

Kulutuksen hiilijalanjälki

10a Kulutukseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

10b Kulutus - avovastaus

Kulutuksen hiilijalanjäljen pienentämiseen tulisi mielestämme kohdistaa vaikuttavampia toimia kuin lausuttavana olevassa suunnitelmassa on esitetty. Suunnitelman kuva 24 esittää suomalaisten kotitalouksien hiilijalanjäljen muutoksen osatekijät vuodesta 2000. Kulusrakenteen muutos edustaa vain kuudesosaa kokonaisvähennyksestä vuosien 2000 ja 2019 välillä. Uskomme, että kulusrakenteen muutoksen päästövähennyspotentiaali olisi huomattavasti suurempi ja että mikäli kulutusta ohjattaisiin voimakkaammin vähäpäästöisiin tuotteisiin ja palveluihin, vahvistaisi se samalla vähäpäästöisten tuotteiden liiketoimintaedellytyksiä ja edesauttaisi kansainvälisestikin merkittävien vähäpäästöisten ratkaisujen syntymistä. Tuotekohtaisen hiilijalanjäljen merkitys on keskeinen kulutusperäisten päästöjen ohjauksessa. Pidemmällä aikavälillä tavoitteeksi tulisi mielestämme asettaa velvoite hiilijalanjälkimerkinnästä kaikissa tuotteissa.

Hiilijalanjäljen käytön laajentamisen voisi mielestämme aloittaa asettamalla se yhdeksi kriteeriksi julkisissa hankinnoissa niin pian kuin mahdollista. Jos kriteeriä ei aseteta velvoittavaksi vaan se huomioidaan esim. painokertoimella ei sen käyttö sulkisi pois toimijoita, mutta antaisi kannusteen kehittää vähähiilisiä tuotteita. Näin tehden se myös vahvistaisi suomalaisen teollisuuden kilpailukykyä tulevilla vähähiilisten tuotteiden ja ratkaisujen markkinoilla sekä kasvattaisi suomalaisen yhteiskunnan hiilikädenjälkeä. Esimerkiksi Korea on soveltanut innovatiivisesti hiilijalanjälkeä osana julkisten hankintojen kriteeristöä.

Julkiset hankinnat

11a Julkisiin hankintoihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

11b Julkiset hankinnat - avovastaus

Sekä yksityiskuluttajia että julkishallinnon toimijoita tulisi mielestämme ohjata voimakkaammin suosimaan kiertotalouden toimintamalleja. Kestokulutushyödykkeitä kuten erilaisia laitteistoja hankittaessa julkisia hankintayksiköitä tulee ohjata suosimaan palvelupohjaisia malleja suorien tuoteostojen sijaan aina, kun tällaisia vaihtoehtoja on saatavilla. Esimerkiksi valaisimia, kuormalavoja sekä erilaisia työkoneita on mahdollista hankkia palveluna suoran oston sijaan. Kun kestokulutushyödykkeet hankintaan palveluna, toimittajalla on voimakas kannustin panostaa tuotteiden kestävyYTEEN, materiaalitehokkuuteen ja huoltovapauteen. Palvelusopimukset myös mahdollistavat laitteistojen uusiokäytön, kierrätyskelpoisten osien talteenoton sekä laitekannan joustavan uusimisen, kun tarjolle tulee ympäristöystävällisempiä tai energiatehokkaampia vaihtoehtoja.

Muut poikkisektorit

12a Muille poikkisektoreille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

12b Muut poikkisektorit - avovastaus

Suunnitelma ei erittele kiertotalouden päästövähennysvaikutuksia taakanjakosektorilla, joskin toteaa niiden olevan Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta keskeisessä asemassa. Ymmärrämme asian monitahoisuuden ja hankaluuden määrittää yksiselitteisiä vaikutuksia. Korostaisimme kuitenkin erilaisten kiertotalouden palvelumallien edistämisen tarvetta. Kiertotalouden palvelumallit ovat maailmalla yleistymässä monella eri sektorilla ja mahdollistavat samalla sekä huomattavia materiaalisäästöjä että päästövähennyksiä. Visuaalisesti kiertotalouden periaatetta on kuvannut selkeästi Ellen McArthurin säätiö ns. perhoskuvassaan (2013).

Digitalisaatio ja siihen liittyvät innovaatiot ovat keskeisessä roolissa ilmastonmuutoksen hidastamisessa ja uusien päästövähennyksiin tähtäävien palveluratkaisujen mahdollistajina. KAISU-luonnoksessa digitalisaation mahdollisuuksia ei juuri näy. Digitalisaatio mainitaan vain lyhyesti

liikenteen yhteydessä, kun esimerkiksi aiemassa keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa tunnistettiin digitalisaation potentiaali myös kiinteistöjen energiatehokkuudessa:

”Älykkäät järjestelmät mahdollistavat myös entistä tarkemman tarpeenmukaisen säädön. Tutkimusten mukaan ennakoivat ja optimoivat energianhallintajärjestelmät voivat jo nykyisin pienentää energiankulutusta 10–30 %.”

Digitalisaation roolia taakanjakosektorin päästövähennysten mahdollistajana tulisi suunnitelmassa arvioida kattavammin. Valtion tulisi ryhtyä vahvempiin toimiin, jotta digitalisaation potentiaali saadaan hyödynnettyä täysimääräisesti.

Mahdollisia keinoja olisivat esimerkiksi:

- Kysynnän ja referenssien luominen uusille palveluille ja teknologioille julkisilla hankinnoilla;

- Uusien investointikannustimien valmistelu ja käyttöönotto digitaalisen ja ekologisen transformaation vauhdittamiseksi yrityksissä;
- TKI-rahoituksen kasvattaminen sekä julkisen TKI-rahoituksen ohjaaminen digitaalisten toimintamallien, datainfrastruktuurien ja ekosysteemien kehittämiseen

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

13a Toimenpideohjelman vaikuttavuus

En ota kantaa toimenpideohjelmaan

13b Toimenpideohjelma - avovastaus

-

13c Mitä lisätoimia ehdotatte tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi?

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

14 Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Lausuttavana olevan suunnitelman mukaan vaikutukset kansantalouteen syntyvät ennen kaikkea lisäinvestoinneista energiateknologiaan, energiatehokkuuden lisäämiseen ja tuotantoprosesseihin sekä muun muassa liikenteen sähköistymiseen.

Suunnitelman aikahorisontissa teollisuuden ja koko globaalin talouden rakenne muuttuu merkittävästi vähähiilisemmäksi. Se, kuinka suuret kustannukset suunnitelman mukaisesta toimenpidekokonaisuudesta Suomen kansantaloudelle riippuu siitä, kuinka hyvin pystymme sopeuttamaan taloutemme rakennetta vastaamaan globaalia kysynnän muutosta.

Arvioitaessa toimenpidekokonaisuuden taloudellisia vaikutuksia keskeiseen asemaan nousevat mallinnuksen skenaariot ja niitä koskevat oletukset. Peruskenaarion osalta keskeistä on se, miten globaalin kysynnän rakenteen oletetaan kehittyvän ja toisaalta politiikkaskenaarion osalta se, luovatko siihen sisällytetyt oletukset uutta, globaalia kysyntää vastaavaa tuotantokapasiteettia Suomeen.

Edellä mainittujen näkökohtien analysointiin skenaariolaskennassa käytetty malli on ongelmallinen (Juha Honkatukia, 2021). Malli ei ilmeisesti taivu siihen, että vähähiilisyysjohtavat investoinnit vahvistaisivat yritysten (laadullista) kilpailukykyä vähähiilisyttä suosivassa markkinassa. Mallinnuksessa

investointikustannukset jäävät täysimääräisesti rasittamaan yksikkötyökustannuksia ilman vastinetta kilpailukyvyssä ja yritysten kustannuskilpailukyky heikkenee. Samaan aikaan vientimarkkinoiden preferenssien muuttuminen vähähiilisiä tuotteita suosivaan suuntaan on vaikeasti käsiteltävissä. Näin ollen WAM-vientilaskelmiin liittyvät skenaariot ovat todennäköisesti liian pessimistisiä. Tämä heijastuu myös kokonaistuotannon kehittymistä koskeviin arvioihin ja jopa lopputuleman etumerkkiin.

WAM-laskelman ytimessä on malliperustainen arvio siitä, kuinka suuri päästökustannusshokki tarvitaan siihen, että päästötavoitteiden vaatimat investoinnit toteutuisivat. Tarkastelu perustuu historiassa havaittuihin relaatioihin. Nykytilanteessa monet yritykset odottavat vähähiilisen kysynnän kasvavan. Siksi ne investoivat puhtaisiin ratkaisuihin myös ilman politiikalla luotua kotoperäistä kustannuspainetta. Tästä CLC:n jäsenyritykset ovat hyvä esimerkki.

Jos kansallisen politiikkavetoisen hintashokin tarve osoittautuu WAM-skenaariota pienemmäksi, kotitalouksien käytettävissä olevaa tuloa heikentävä hintapiikki jää mallinnettua pienemmäksi. Silloin ostovoima kehittyy esitettyä suotuisammin. Siksi myös yksityisen kulutuksen supistumista ennakoiva mallitulema voi olla liian suuri. Kaisu-luonnoksessa oleva teksti on tältä osin epäselvä (s. 177-178).

Työllisyyden rakennemuutosta käsitellään sivulla 178. Skenaariolaskelmien peruskivi on Tilastokeskuksen vuoden 2019 väestöennuste, joka määrittää tarjolla olevan työvoiman määrän. Kun malli tuottaa investointivetoisesti kasvavaan jalostussektoriin lisätyövoiman tarpeen, työntekijöitä ei yksinkertaisesti riitä palvelualueille. Palvelusektorin (ml. hoiva-ala, opetustoimi ja sote-sektori jne) työllisyys määräytyy laskelmissa siis residuaalina. Kyseinen residuaali raportoidaan sivulla 178. Palvelualojen työllisten määrän supistuminen 32 000 hengellä vuoteen 2050 mennessä on eräänlainen painelaskelma, joka kertoo kuinka suuri ongelma työvoiman riittävyys on. Tässä on kyse maahanmuuttopolitiikasta ja mm. hoiva-alan työehdoista.

Käsityksemme mukaan mallinnus ei pysty huomioimaan vihreän siirtymän mahdollistamia työpaikkoja. Esimerkiksi UK:n kansallisen kantaverkkoyhtiön selvityksen mukaan maan hiilineutraaliustavoite luo noin 400 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä. Vastaavasti pohjois-Ruotsin vihreän teollisuuden keskittymän (mm. SSAB, LKAB, Northvolt) arvioidaan luovan noin 50 000 uutta työpaikkaa. Myös IEA on arvioinut vihreän siirtymän työllisyysvaikutusten olevan huomattavat (Taulukko 2.1 tämän luvun lopussa).

Jos vientiä ja yksityistä kulutusta koskevat näkymät ovat liian pessimistiset, myös talouskasvua ja työllisyyttä koskevat skenaariot ovat liian pessimistiset. Tämä kyseenalaistaa kokonaistuotannon vuoteen 2050 ulottuvan (minimaalisen) miinusmerkin. On myös huomattava, että miinus on niin pieni, että jo pieni osa yllä mainituista duubioista riittää kääntämään sen selvästi positiiviseksi.

Ehdotamme, että valtioneuvosto laatii selvityksen, jossa arvioidaan vähähiilisten tuotteiden ja ratkaisujen vientipotentiaalia, työllisyysvaikutuksia sekä yleisemmin vaikutusta BKT:hen ja hyvinvointiin. Teollisuuden vähähiiliset tiekartat tarjoaisivat hyvän pohjan tähän työhön.

Muita huomioita

15 Muita huomioita

Digitalisaatio ja siihen liittyvät innovaatiot ovat keskeisessä roolissa ilmastonmuutoksen hidastamisessa ja uusien päästövähennyksiin tähtäävien palveluratkaisujen mahdollistajina.

KAISU-luonnoksessa digitalisaation mahdollisuuksia ei juuri näy. Digitalisaatio mainitaan vain lyhyesti liikenteen yhteydessä, kun esimerkiksi aiemassa keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa tunnistettiin digitalisaation potentiaali myös kiinteistöjen energiatehokkuudessa:

”Älykkäät järjestelmät mahdollistavat myös entistä tarkemman tarpeenmukaisen säädön. Tutkimusten mukaan ennakoivat ja optimoivat energianhallintajärjestelmät voivat jo nykyisin pienentää energiankulutusta 10–30 %.”

Digitalisaation roolia taakanjakosektorin päästövähennysten mahdollistajana tulisi suunnitelmassa arvioida kattavammin. Valtion tulisi ryhtyä vahvempiin toimiin, jotta digitalisaation potentiaali saadaan hyödynnettyä täysimääräisesti. Mahdollisia keinoja olisivat esimerkiksi:

- Kysynnän ja referenssien luominen uusille palveluille ja teknologioille julkisilla hankinnoilla;
- Uusien investointikannustimien valmistelu ja käyttöönotto digitaalisen ja ekologisen transformaation

vauhdittamiseksi yrityksissä

- TKI-rahoituksen kasvattaminen sekä julkisen TKI-rahoituksen ohjaaminen digitaalisten toimintamallien, datainfrastruktuurien ja ekosysteemien kehittämiseen

16 Voiko organisaationi osaltaan edistää ilmastosuunnitelman tavoitteiden saavuttamista?

Kyllä

Turkki Juha
Climate Leadership Coalition