

Lausunto keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/16951/2020

Kaisa Kosonen
Ilmastovastaava
Greenpeace
P. 050 368 8488

24.1.2022

Greenpeace kiittää mahdollisuudesta lausua KAISU-luonnoksesta, kiittää valmistelijoita huolellisesta valmistelusta ja lausuu seuraavaa.

1 Suunnitelman tavoitteet - avovastaus

Suunnitelman päästövähennystavoitteet perustuvat EU:n komission ehdottamaan uuteen 2030 päästövähennysvelvoitteeseen sekä hallitusohjelmassa määriteltyihin ilmastolinjauksiin.

Suunnitelmasta puuttuu kuitenkin varautuminen kiristyviin tavoitteisiin, vaikka Glasgow'n ilmastokokouksessa (COP26) Pariisin sopimuksen osapuolet, Euroopan unioni mukaan lukien [tunnistivat](#), "vakavalla huolella", että maiden yhteenlasketut päästövähennystavoitteet eivät riitä sopimuksen lämpötilatavoitteen saavuttamiseen, ja että maiden tulee, vuoden 2022 loppuun mennessä, **uudelleenarvioida ja vahvistaa 2030 tavoitteitaan**, jotta ne **saadaan linjaan** Pariisin sopimuksen lämpötilatavoitteen kanssa. Tarkalleen ottaen Glasgow Climate Pact linjasi:

"(...) urges Parties to revisit and strengthen the 2030 targets in their nationally determined contributions, **as necessary to align with the Paris Agreement temperature goal by the end of 2022"**.

Kyse ei siis ole vain siitä, että tavoitteita "tarkastellaan uudelleen" jo vuonna 2022, kuten KAISU-luonnoksen sivulla 21 nyt muotoillaan, vaan tavoitteita on määrä **vahvistaa linjaan 1.5°C:n kanssa**. Tämä tulisi myös KAISU:ssa tunnistaa vakavammin, sillä nykyisellään EU:n 2030 ilmastotavoite ei ole linjassa 1,5°C tavoitteen kanssa, ks. esim. Climate Action Tracker (<https://climateactiontracker.org/countries/eu/>) ja Suomen ilmastopaneelin lausunto 12.10.2020 (Talousvaliokunnan kuulemisessa E-kirjelmästä E 118/2020vp), jossa todetaan:

"On hyvä, että EU on sitoutunut nostamaan päästövähennystavoitettaan, mutta samaan aikaan on selvää, että nyt hahmoteltu vähintään 55 % nettopäästövähennystavoite ei ole linjassa tieteen osoittaman päästövähennysten kiireellisyyden tai millään ilmastopaneelin tuntemalla mittarilla mitattuna globaalisti oikeudenmukaisen päästövähennysosuuden kanssa."

Liikenne

2a Liikenteeseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

2a Liikenteeseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

- Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää vähemmän ilmastotoimia
- En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Suunnitelmassa nojataan fossiilittoman liikenteen tiekarttaan, joka on puutteellinen (ks. Greenpeacen lausunto fossiilittoman liikenteen tiekartasta). Erityisesti haluamme kiinnittää huomiota seuraavaan:

1) Liikenteen jakeluvuorot ei tule nostaa 34 prosenttiin, saati korkeammaksi.

Kuten fossiilittoman liikenteen periaatepäätöksessäkin todetaan "biopolttoaineiden valmistamiseen ja käyttöön liittyy merkittäviä riskejä raaka-aineiden kestävyden näkökulmasta". Tämä johtopäätös vahvistuu Afryn TEM:lle sittemmin laatimasta jakeluvuoroeselvityksestä (Ks. VN/13870/2021). Silti Suomessa biopolttoaineiden kysyntää nostava jakeluvuoro on eurooppalaisittain korkea ja sen kysyntä nousee jo nykyisellä 30 prosentin jakeluvuorolla tuntuvasti, mikä ei ole ongelmatonta.

Jakeluvuorot nostaminen 4 prosenttiyksiköllä 34 prosenttiin vuonna 2030 toteuttaisi oletetut päästövähennykset VAIN jos Suomi onnistuu vaikuttamaan EU:n henkilö- ja pakettiautojen raja-arvoesitykseen ja VAIN jos Suomen monista muista Euroopan maista poikkeava kohtelu palmuöljytisleen (PFAD) osalta jatkuu ja sen sallitaan jatkua. Tässä on jo kaksi isoa epävarmuustekijää, joiden varaan tavoitteen nostolla tavoiteltavia päästövähennyksiä ei ole syytä laskea.

Päästövähennyksiä, jotka Suomessa jakeluvuorolla lasketaan saavan, ei monissa muissa Euroopan maissa laskettaisi vastaavansuuruisiksi päästövähennyksiksi. Kuten Afryn jakeluvuoroeselvityksestä käy ilmi, monet Euroopan maat ovat viime vuosina luokitelleet Nesteen raaka-aineenaan käyttämän palmuöljyn rasvahappotisleen (PFAD) uudelleen ja poistaneet siltä jäteluokituksen, vedoten muun muassa ympäristösyihin. Tämä nostaa PDAD:ia sisältävän polttoaineen laskennallisia päästöjä.

Esimerkiksi Hollannissa PFAD luokitellaan korkean ILUC-riskin (epäsuorasti metsäkatoa aiheuttavaksi) raaka-aineeksi vuodesta 2022 alkaen, jolloin sitä ei saa enää sisällyttää kansalliseen liikenteen uusiutuvan energian tavoitteeseen. Päätöstä pohjusti selvitys palmuöljytuotannon sivutuotteiden negatiivisista vaikutuksista: tisleen käytön katsotaan kasvattavan palmuöljyn kysyntää ja siten painetta raivata lisää sademetsiä plantaaseiksi.

Afryn raportin mukaan myös Norjassa, Ruotsissa, Iso-Britanniassa, Saksassa, Luxemburgissa ja Ranskassa PFAD luokitellaan muuksi kuin tähteeksi.

Suomessa sen sijaan Nesteen raaka-aineenaan käyttämä PFAD nauttii yhä jätestatuksen mahdollistamasta valtion tuesta ja edullisemmasta päästölaskennasta. Lisäksi Suomessa käytetyn palmuöljytisleen käytön määrä on linjattu liikesalaisuudeksi. Jakeluvaihteen nostamisen todelliset ilmastohyödyt ja vaikutukset luontokatoon jäisivät näin hyvin kyseenalaisiksi.

2) Fossiilisilta polttoaineilta puuttuu riittävä, päästövähennykset takaava hintaohjaus, ja siksi kansallinen päästökauppa tarvitaan.

Kuten LVM teettämiensä vaikutusarviointien pohjalta totesi ([6.10.2020](#)), Fossiilitoman liikenteen “tavoitteisiin ei ole mahdollista päästä ilman fossiilisten polttoaineiden hinnoittelun muuttamista, minkä osalta tieliikenteen päästökauppa ja polttoaineverotus ovat tehokkaimpia keinoja”

Kaisussa nojataan mahdolliseen EU:n laajuiseen rakennusten ja tieliikenteen päästökauppaan, mutta tämän toteutuminen on edelleen erittäin epävarmaa ja parhaimmillaankin alkaisi vasta 2026. **Hallituksen tuleekin päättää ottaa käyttöön kansallinen tieliikenteen päästökauppa**, josta voidaan myöhemmin siirtyä EU:n laajuiseen päästökauppaan, mikäli jälkimmäinen toteutuu.

3) Autoilun kulkumuoto-osuutta on pyrittävä vähentämään entistä määrätietoisemmin.

KAISU-luonnos toteaa, että ensimmäisestä KAISU:sta (2017) on toimeenpanematta erityisesti toimenpiteitä henkilöautosuoritteiden kasvun taittamiseksi ja autokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi.

Nyt tavoitteita linjataan taas fossiilitoman liikenteen tiekartassa, jonka mukaan “kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti siirryttävä pois nykyisestä autokeskeisestä järjestelmästä kohti kestävä liikunnan järjestelmää”, eikä henkilöautojen suoritteiden määrä saisi 2020-luvulla enää kasvaa.

Keinot tavoitteen saavuttamiseksi jäävät yhä epämääräisiksi, eikä itse tavoite kieli riittävää ryhtiä. Liikennejärjestelmän tehostamista ohjaavaksi tavoitteeksi tulisi linjata **henkilöautojen suoritteiden vähentäminen** kasvun jäädyttämisen sijaan.

Maatalous

3a Maataloutteen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

3a Maataloutteen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää vähemmän ilmastotoimia
- En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Maataloussektorin päästöt eivät käytännössä ole juuri laskeneet sitten vertailuvuoden 1990. Päästövähennysten saavuttaminen ja ilmastokestävän maatalouden mahdollistaminen edellyttäisikin selkeästi aiemmasta vahvempaa ohjausta ja selkeämpiä kannusteita.

Turvepeltojen raivausta ei tule vain rajoittaa, vaan turvepeltojen raivaus tulee yksinkertaisesti lopettaa. Niin ikään entisiä turvetuotantoalueita ei tulisi ottaa nurmentuotantoon, vaan sallia ainoastaan niiden käyttö kosteikkoviljelyssä.

Kosteikkoviljelyyn, monivuotisten kasvien viljelyyn ja huonotuottoisten turvepeltojen viljelystä poistamiseen ja ennallistamiseen tulisi ohjata selkein maataloustuki uudistuksin.

Suunnitelmasta puuttuu vaikuttava ohjaus ja kannusteet ihmisravinnoksi kelpaavien kasviproteiinien tuotannon ja kysynnän lisäämiseksi sekä lihankulutuksen vähentämiseksi. Kasvisruoan kysyntää tulisi vauhdittaa muun muassa toteuttamalla hallitusohjelmaan kirjattu kestävän kehityksen tavoitteita tukeva vero-ohjauksen uudistus sekä nykyistä luonnosta huomattavasti vahvempi ilmastoruokaohjelma.

Ravitsemussuositusten uudistus, joka Suomessakin on taas edessä, tulee huolehtia linjaan ilmastotavoitteiden ja luontokadon pysäyttämistavoitteiden kanssa ja olettaa, että ne vaikuttavat ohjaavasti myös julkisiin hankintoihin.

Rakennusten erillislämmitys

4a Rakennusten erillislämmitykseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

- Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää vähemmän ilmastotoimia
- En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Rakennusten erillislämmityksen päästövähennyksiin suunnatut toimet ovat pääsääntöisesti kannatettavia ja oikeita - erityisesti jo aiemmin linjatut päätökset ja toimet, kuten Kestävän kasvun ohjelman linjaama 70 miljoonan euron lisärahoitus öljylämmityksestä luopumiseen.

Emme kuitenkaan kannata biopolttoaineen jakeluvaihtoehtien nostoa, johtuen raaka-aineisiin liittyvistä riskeistä ja biopolttoaineilla saavutettavien todellisten päästövähennysten epävarmuudesta, vaan rakennuskantaa tulisi luotsata määrätietoisesti irti polttoöljyn käytöstä kaikkineen. Lisäksi, kuten suunnitelmassa todetaan: "Biopolttoöljyn kohdentamisessa työkonekäyttöön voidaan nähdä enemmän hyötyjä kuin sen kohdentamisessa lämmityskäyttöön, **koska lämmitykseen on tarjolla runsaasti muita kuin öljyyn perustuvia**

lämmitysjärjestelmiä.” (s. 121.

Työkoneet

5a Työkoneisiin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

- Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää vähemmän ilmastotoimia
- En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Niin työkoneiden kuin lämmityspolttoaineidenkin verotuet ja -ohjaus tulisi korjata linjaan taakanjakosektorin päästövähennystarpeen kanssa. Eli VTT:n HIISI-taustalaskelmissa oletettu kevyen polttoöljyn valmisteveron nosto tulisi toteuttaa.

Jätehuolto

6a Jätehuoltoon suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

- Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää vähemmän ilmastotoimia
- En ota kantaa tähän osa-alueeseen

F-kaasut

7a F-kaasuihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

- Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää vähemmän ilmastotoimia
- En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Teollisuus ja muut päästöt

8a Teollisuuteen ja muihin päästöihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

- Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää vähemmän ilmastotoimia
- En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Teollisuuden päästövähennyksissä nojataan osin toimialojen itse tekemiin vähähiilisyystiekarttoihin, vaikka ne ovat ainoastaan ei-velvoittavia mahdollisia tulevaisuuspolkua.

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

9a Kunnille ja alueille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

- Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää vähemmän ilmastotoimia
- En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Kuntien vahvemman ja johdonmukaisemman ilmastotyön mahdollistaminen, seuranta ja systeeminen oppiminen on erittäin tärkeää. Jää kuitenkin epäselväksi, mihin oletettu 0,2 Mt CO₂-ekv. lisäpäästövähennys perustuu.

Kulutuksen hiilijalanjälki

10a Kulutukseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

- Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää vähemmän ilmastotoimia
- En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Kulutuksen hiilijalanjäljen pienentäminen tulisi nostaa isompaan rooliin ja siihen kohdistaa vahvempia, vaikuttavia toimenpiteitä, sillä kansainvälisesti verrattuna Suomalaisten kulutusperäiset päästöt ovat suuret eivätkä niiden kehitystrendit ole suotuisat. Vuodesta 2000 kulutuksen päästöt eivät ole laskeneet, vaan kasvaneet.

Yhtenä mahdollisena toimenpiteenä mainitaan selvitys hiili-intensiivisten tuotteiden ja palveluiden ja

vähähiilisten tuotteiden mainonnan ohjausvaihtoehdoista ja ympäristömerkintöjen edistäminen.

Olisikin erittäin tärkeää, että ilmastolle haitallisten tuotteiden mainontaan puututtaisiin. Mallia voidaan ottaa esimerkiksi tuoreesta fossiilimainontaa ja -sponsoroimista käsittelevästä eurooppalaisesta kansalaisaloitteesta sekä Ranskan ilmastolaista ja automainoksia koskevasta tuoreesta laista.

[Kansalaisaloitteessa ehdotetaan säädöstä](#), jolla kiellettäisiin

- fossiilisten polttoaineiden sekä fossiililla polttoaineilla toimivan ilma-, tie- ja vesiliikenteen (lukuun ottamatta yleistä taloudellista etua koskevia liikennepalveluja) mainokset,
- sellaisten yritysten mainokset, jotka toimivat fossiilisten polttoaineiden markkinoilla ja etenkin louhivat, jalostavat, toimittavat, jakelevat tai myyvät fossiilisia polttoaineita,
- edellä määriteltyjen yritysten sponsorituki ja fossiilisten polttoaineiden yhteydessä käytettävien tavaramerkkien tai kauppanimien käyttö.

[Ranskan viime vuonna säädetty ilmastolaki puolestaan kieltää fossiilisen energian mainostamisen elokuusta 2022 alkaen](#). Lisäksi vuoteen 2028 mennessä kielletään suuripäästöisten (> 123g CO₂/km) autojen mainokset. Tuore laki vaatii myös, että kaikissa automainoksissa on viesti, [jossa kehoitetaan käyttämään auton sijasta kestävämpiä kulkumuotoja](#). Mikä estää Suomea ottamasta käyttöön vastaavaa ohjausta?

Julkiset hankinnat

11a Julkisiin hankintoihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

- Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää vähemmän ilmastotoimia
- En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Suunnitelmassa todetaan, että "hankintalainsäädäntö kannustaa, mutta ei velvoita ympäristönäkökulman huomioon ottamista julkisissa hankinnoissa." Silti toimenpiteenä esitetään vain, että "Tarkastellaan mahdollisuuksia sisällyttää hankintalainsäädännön tavoitteisiin velvoite huomioida ympäristö- ja sosiaaliset näkökohdat".

Mielestämme tulisi linjata selkeästi, että sisällytetään hankintalainsäädännön tavoitteisiin velvoite huomioida ympäristö- ja sosiaaliset näkökohdat. Kyllä lakimuutoksen valmistelu sitten tulee kirkastamaan, mikä on mahdollista ja oikeasuhtaista ja mikä ei.

Muut poikkisektorit

12a Muille poikkisektoreille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

- Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä
- Tälle osa-alueelle pitäisi esittää vähemmän ilmastotoimia
- En ota kantaa tähän osa-alueeseen

Toimenpideohjelma tavoitteen saavuttamiseksi

13a Toimenpideohjelman vaikuttavuus

- Yhdyn toimenpideohjelmassa esitettyjen toimenpiteiden kokonaisuuteen
- Toimenpideohjelmassa pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä
- Toimenpideohjelmassa pitäisi esittää vähemmän ilmastotoimia
- En ota kantaa toimenpideohjelmaan

Toimenpideohjelma kohdistuu ajankohtaan, johon Glasgow'n ilmastokokouksen päätelmissä (Glasgow Climate Pact) viitattiin toistuvasti "kriittisenä vuosikymmenenä". Suomen tavoitteena on olla yksi maailman ensimmäisistä hiilineutraliuuden saavuttavista teollisuusmaista ja maailman ensimmäinen fossiilivapaa hyvinvointiyhteiskunta. Tähän nähden toimenpidekokonaisuudessa soisi kaikkiaan olevan vahvempaa, napakampaa ohjausta, kuten:

- Ajetaan alas fossiilituet (esim maataloden fossiilituki, energiaverotyöryhmän ehdotuksen mukaisesti) ja korjataan työkoneiden ja lämmityspolttoaineiden verotuet ja -ohjaus linjaan taakanjakosektorin päästövähennystarpeen kanssa
- Toteutetaan liikenteen kansallinen päästökauppa, siirtymänä mahdolliseen, mutta tällä hetkellä epävarmana näyttäytyvään EU-järjestelmään
- Turvepeltojen raivaukselle selkeä loppu ja entisille turvetuotantoalueille sallituksi ainoastaan kosteikkoviljely
- hankintalakiin **velvoite** huomioida ilmastokriteerit
- verotus ohjaamaan siirtymää lihasta kasvisproteiiniin

Sen sijaan päästövähennysten toteutumista ei tule jättää erittäin epävarmojen tai tosiallisilta ilmasto- ja luontovaikutuksiltaan epämääräisten toimien varaan. Näin ollen esimerkiksi:

- Biopolttoaineiden jakeluvuoroitusta ei tule nostaa
- Liikenteen hintaohjausta ei tule jättää mahdollisesti toteutuvan EU-tason päästökaupan varaan, vaan on lähdeittävä toteuttamaan kansallista mallia liikenteen päästökaupasta (josta voidaan tarvittaessa siirtyä EU-malliin).

13c Mitä lisätoimia ehdotatte tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi?

Aiemmissä kohdissa mainitut toimet.

14 Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

KAISU ja ilmastovuosikertomus voisivat ottaa aktiivista roolia polttoaineen hintakehitykseen ja polttoaineen verotukseen kohdistuvien myyttien purkamisessa. Autoilijan verotus ei ole tosiasiallisesti kiristynyt vuoden 2005 jälkeen, vaan suhteessa ansioihin, bensaverotus on itse asiassa laskenut, analysoi Talouselämä 5.12.2021

15 Muita huomioita

16 Voiko organisaationi osaltaan edistää ilmastosuunnitelman tavoitteiden saavuttamista?

Kyllä

Ei

...mutta erittäin pirstaleisen ilmastopolitiikan seuraaminen ja ennakointi pitäisi tehdä kaikille osapuolille helpommaksi. Tässä ilmastovuosikertomus tulee näyttämään toivottavasti isoa, paranevaa roolia.