

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

Komission ehdotuksen mukaan Suomen ilmastopäästöjen vähennystavoite taakanjakosektorille vuodelle 2030 on 50 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon. Suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä ei vielä yllätä vuoden 2030 päästötavoitteeseen. Monista esitetyistäkin toimenpiteistä ei vielä ole päätöksiä, eikä kaikkien rahoitusta ole varmistettu. Lisäksi toimenpiteiden vaikuttavuuteen liittyy epävarmuuksia. Suunnitelmassa tulisi esittää riittävät toimenpiteet, jotta päästötavoitteet varmuudella saavutetaan.

Suunnitelmassa todetaan, että Glasgow'n ilmastokokous päätti pyytää osapuolia ilmoittamaan päivitetyt päästösitoumukset vuoden 2022 aikana. EU:n nykyinen 2030-päästötavoite ei ole vielä linjassa 1,5 asteen tavoitteen kanssa, ja sitä tulisi siksi yhä tiukentaa (Rocha ym. 2016). Suomen pitää varautua suunnitelmassa siihen, että EU:n päästötavoitteita päivitetään, mikä voi vaikuttaa myös kansallisiin tavoitteisiin ja toimiin. Tätä tukee myös seitsemän järjestöjohtajan (Akava, CLC, EK, Fingo, MTK, SAK, STTK) julkilausuma, jonka mukaan Suomen tulee varautua ilmastotavoitteiden kiristämiseen ilmastomuutoksen kiihtyessä (CLC 2021).

EU:ssa parhaillaan käsiteltävä 55-valmiuspaketti sisältää useita työkaluja, jotka voivat auttaa Suomea saavuttamaan päästötavoitteensa. EU-tason toimet myös auttavat vähentämään huolia kilpailukykyhaitoista Euroopan sisällä. Suomen kannattaakin ajaa paketin toimenpiteiden

vahvistamista, esimerkiksi uusien myytyjen autojen päästörajojen tiukentamista, komission esittämästä.

On vaikea nähdä perusteita nykyisen ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmän päällekkäisyyksille. Erityisesti keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma ja ilmasto- ja energiastrategia kattavat pitkälle saman ajanjakson, sektorit ja toimet. Suunnittelujärjestelmän monimutkaisuus uhkaa vaikeuttaa toimeenpanoa, lisätä hallinnollisia kustannuksia ja heikentää läpinäkyvyyttä. Ilmastolain päivityksen toisessa vaiheessa on syytä virtaviivaistaa suunnittelujärjestelmää ja keskittyä ohjelmien määrän sijaan niiden kattavuuteen ja vaikuttavuuteen.

Suunnitelman julkilausuttuna tavoitteena on saavuttaa päästötavoitteet mahdollisimman kustannustehokkaalla tavalla. Suunnitelmasta käy kuitenkin ilmi, että yhtäältä siihen on sisällytetty hyvin kalliita toimenpiteitä mm. liikennesektorilla ja toisaalta siitä puuttuu kustannustehokkaiksi osoitettuja toimenpiteitä, kuten liikenteen päästöjen hinnoittelu. Lisäksi hallituksen päätös nostaa turpeen verottoman käytön ylärajaa sekä vähentää verotuloja että lisää päästöjä.

Ensin hiilineutraaliuden ja sen jälkeen hiilinegatiivisuuden saavuttaminen edellyttää negatiivisia päästöjä. Koska metsien ja maaperän luonnollisia nieluja ei ole realistista kasvattaa huomattavasti ilman haittavaikutuksia metsätaloudelle ja -teollisuudelle, rinnalle tarvittaneen myös teknisiä nieluja. Vaikka iso osa negatiivisten päästöjen ratkaisuista toteutettaisiinkin vasta 2030-luvusta eteenpäin, tarvitaan niiden käyttöönoton mahdollistamiseksi toimenpiteitä jo suunnitelman kattamalla kaudella. Suunnitelmassa tulisi esittää askelmerkit toimista, joihin negatiivisten päästöjen edistämiseksi on syytä ryhtyä jo tällä vuosikymmenellä.

Lähteet:

Rocha ym. 2016 - What does the Paris climate agreement mean for Finland and the European Union? Osoitteesta: <https://www.sitra.fi/julkaisut/paris-climate-agreement-mean-finland-european-union/>

CLC 2021 - Statement by organisation leaders on the IPCC report and the urgency of climate action Osoitteesta: <https://clc.fi/2021/08/16/statement-by-organisation-leaders-on-the-ipcc-report-and-the-urgency-of-climate-action-2/>

Liikenne

2a Liikenteeseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

2b Liikenne - avovastaus

Fossiilittoman liikenteen tiekartan sisältämien toimenpiteiden vaikutukset päästöihin ovat haastavia arvioida eikä nykyisten toimenpide-ehdotusten riittävydestä ole varmuutta. Tämän takia fossiilittoman liikenteen tiekartan kolmannessa vaiheessa tulee päättää uusista toimista, joilla taataan päästövähennystavoitteiden saavuttaminen.

Monelta osin tarvittavat toimenpiteet riippuvat EU:n 55-valmiuspaketin toteutumisesta. Erityisesti EU:n laajuisella liikenteen päästökaupalla ja energiaverotuksen harmonisoinnilla voi olla merkittävä vaikutus liikenteen päästöihin Suomessa, mutta näistä saatava vetoapu päästötalkoissa on epävarmaa. Mahdollisia kotimaisia lisätoimenpiteitä tulisi tarkastella laajemmin. EU:n laajuinen liikenteen päästökauppa tulisi voimaan aikaisintaan vuonna 2026, ja päästövähennysten ohjaukskeinoja tulee ainakin siihen asti miettiä kansallisesti.

Kotimainen liikenteen päästökauppajärjestelmä olisi haastava toteuttaa ja EU:n päästökaupan toteutuessa mahdollisesti tarpeeton. Valmistelua kotimaisen järjestelmän edistämiseksi on kuitenkin hyvä jatkaa virkamiestyönä, kuten suunnitelmassa on esitetty. Koska päästövähennystavoitteen saavuttaminen tiedossa olevilla toimilla on epätodennäköistä, tulisi seuraavien vuosien aikana toteuttaa liikenteen päästöjen vähentämiseksi kokonaisvaltainen vero-, maksu- ja tukiuudistus osana kestävä kehityksen verosiirtymää (Tamminen ym. 2019). Uudistuksessa päästöjen hinnoittelua tulisi suhteellisesti kiristää nykyisestä, mutta samaan aikaan alentaa muuta liikenteen verotusta sekä mahdollisesti palkansaajien tuloveroa, ja tarvittaessa kohdentaa lisäkompensatioita esimerkiksi syrjäseutujen pienituloisille.

Kompensatiotoimet ovat tärkeitä, jotta vältetään päästövähennystoimien kohtuuttomilta vaikutuksilta. Näiden arvioitiin ja toimeenpanoon tulisi panostaa suunnitelmassa, koska polttoaineen hinta nousee jo päätetyn jakeluelvoitteen noston seurauksena. Reilun ja oikeudenmukaisen siirtymän kannalta toimien kustannustehokkuus ja ennakoitavuus on tärkeää.

Tiekartan ensimmäisessä vaiheessa tulisi todellisten päästövähennysten aikaansaamiseksi nostaa jakeluelvoitetta vähintään 34 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Muussa tapauksessa velvoitteen laajentaminen biokaasuun saattaa korvata muiden biopolttoaineiden käyttöä jakeluelvoitteen täyttämiseksi ja vähentää siten päästövähennyksiä. Vaikka jakeluelvoitteen kustannustehokkuus on huonompi kuin polttoaineiden verotuksella, voidaan sen nostolla taata päästövähennyksiä ja tukea uusia hiilineutraaleja polttoaineita ja niiden markkinoillepääsyä. Tämä voi olla ratkaisevan tärkeää tuleville päästötoimille mm. lento- ja meriliikenteessä, joissa sähköistymiseen perustuvia suoria päästövähennyskeinoja on saatavilla rajallisemmin.

Ajoneuvokannan uudistamisen tukitoimet, kuten täyssähköautojen hankintatuki ja romutuspalkkio, eivät ole kustannustehokkaita päästövähennystoimenpiteitä. Mikäli hankintatukia halutaan käyttää, ne tulisi kohdistaa yhä enemmän raskaalle kalustolle. Henkilöautokannan sähköistyminen on edennyt odotuksia nopeammin. Tiekartan 1. vaiheen toimenpiteiden painopisteen tulisi olla selkeämmin liikennejärjestelmän tehostamisessa.

Tiekartan toisen vaiheen laskelmia etätöön, liikenteen palveluiden ja yhdistettyjen kuljetusten lisääntymisestä on vaikea laskea selkeiksi päästövähennystoimenpiteiksi, jollei näihin koeteta vaikuttaa poliittisilla toimenpiteillä. Keskipitkän aikavälin suunnitelmassa tulisi siis miettiä myös keinoja näiden kehitystrendien tukemiseksi.

Vaikka lento- ja meriliikenteen päästövähennykset eivät kuulu osaksi kotimaista taakanjakosektorin päästölaskentaa, tulisi suunnitelmassa kohdistaa ohjauskeinoja globaalien, suomalaisten aiheuttamien päästöjen pienentämiseksi.

Lähteet:

Tamminen ym. 2019 – Kestävän kehityksen verouudistus. Osoitteesta:
<https://www.sitra.fi/julkaisut/kestavan-kehityksen-verouudistus-kohti-paastotonta-suomea/>

Maatalous

3a Maataloutteen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

3b Maatalous - avovastaus

Maatalouden päästöt ovat pysyneet tasaisina viime vuosien ajan. Maatalous on ainoa sektori, jonka päästöt eivät ole laskeneet, ja on erittäin tärkeää, että myös maatalouden päästöt kääntyvät tulevaisuudessa laskuun. Myös päättäjät ovat tunnistaneet tämän, ja hallitus sopi loppuvuodesta 2021 maataloussektorin päästövähennystavoitteesta vuodelle 2035. Tätä ei kuitenkaan ole huomioitu keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa. On tärkeää, että tavoitteen lisäksi määritetään toimet, joilla tavoite saavutetaan. Toimia päätettäessä tulee pyrkiä arvioimaan niiden päästövähennyspotentiaali, mutta kaikille suunnitelmassa esitetuille toimille ei ole tälläkään hetkellä esitetty päästövähennysarviota.

Pellonraivauksen rajoittamisen kunnianhimoa tulisi nostaa, ja tavoitella pellonraivauksen lopettamista eloperäisillä mailla kokonaan. Pellonraivaus tulisi asettaa turvemailla ympäristöluvan alaiseksi, ja vaatia luvan ehtona tilusjärjestelyn, biokaasulaitoksen ja ravinteiden kierrätysmahdollisuuksien selvittämistä alueella.

Suunnitelma ei huomioi bioteknistä ruoantuotantoa tai hyönteistuotantoa. Näillä voi olla pidemmällä tähtäimellä merkittäväkin rooli maatalouden vaatiman pinta-alan vähentämisessä sekä ruoantuotannon resilienssin vahvistamisessa. Bioteknistä ruoantuotantoa ja hyönteisten hyödyntämistä hidastaa EU-lainsäädäntö, jonka uudistamista Suomi voisi edistää. Lisäksi TKI-panoksia näihin tuotantomuotoihin voisi lisätä.

Suunnitelmassa tunnistetaan lihankulutuksen vähentämisen tärkeys, mutta konkreettisia toimenpiteitä ei ole esitetty. Ilmastoystävällisistä valinnoista tulisi pyrkiä tekemään helppoja ja edullisia. Ilmastokriteerit voidaan asettaa pakollisiksi julkisissa ruokahankinnoissa, ja lisäksi voidaan selvittää malleja käyttää julkisia hankintoja kiihdyttämään kotimaisten kasvipohjaisten ja muiden kestävien tuotteiden kehitystä.

Päästöjen vähentämiseksi turpeen käytöstä tulisi vähitellen luopua myös kasvualustoissa ja kuivikkeissa. Vaikka turpeen käytön päästöt kohdistuvat maankäyttösektorille, riippuu käytöstä luopumisen onnistuminen maataloussektorilla tehtävistä toimista. Turpeen korvaamiseksi on olemassa kestäviä vaihtoehtoja, mutta ne eivät vielä pysty kilpailemaan turpeen kanssa. On tärkeää, että TKI-panostuksia lisätään vaihtoehtojen tuotekehitykseen ja kaupallistamiseen, ja että tuetaan tuotteiden kysyntää ja kustannuskilpailukykyä esimerkiksi päästöveron tai hinnoittelutuen avulla. Samalla tulee varmistaa toimien oikeudenmukaisuus. Esimerkiksi turvemaiden maa- ja metsätalouskäyttöä koskevan tukijärjestelmän kehittämisessä tulisi edetä viipymättä, jotta päästöjä vähentävät ja luontoa vahvistavat toimet olisivat maa- ja metsätalouden harjoittajille kannattavia.

Rakennusten erillislämmitys

4a Rakennusten erillislämmitykseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

4b Rakennusten erillislämmitys - avovastaus

-

Työkoneet

5a Työkoneisiin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

5b Työkoneet - avovastaus

-

Jätehuolto

6a Jätehuoltoon suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

6b Jätehuolto - avovastaus

-

F-kaasut

7a F-kaasuihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

7b F-kaasut - avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

8a Teollisuuteen ja muihin päästöihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

8b Teollisuus ja muut päästöt - avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

9a Kunnille ja alueille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

9b Kunnat ja alueet - avovastaus

Kuntien ja alueiden ilmastotyön vauhdittamiseksi listatut toimenpiteet ovat yleisesti kannatettavia. Erityisen kannatettavia ovat velvoite ilmastosuunnitelman laatimiseksi sekä sen selvittäminen, kuinka kuntien ympäristötilinpitoa voitaisiin ohjeistaa siten, että kaikki ilmastotoimet näkyisivät kirjanpidossa selkeästi ja kannustavasti.

Se, että viimeisimmällä MAL-valmistelukierroksella on pyritty korostamaan ilmastonäkökulmaa, on niin ikään kannustettava pyrkimys. Tätä on aiheellista jatkaa tulevaisuudessa, jotta menettelyn potentiaali ilmastotyössä saataisiin hyödynnettyä yhä täysimääräisemmin.

KAISU:ssa on tunnistettu julkisten hankintojen merkitys ilmastotyössä sekä kuntien rooli julkisten hankintojen toteuttajana. Sitä mukaa kun ilmastovaikutusten huomioimisen osaaminen ja tietopohja julkisissa hankinnoissa kehittyvät, tämän osaamisen ja parhaiden käytäntöjen jakamista kuntakentällä tulee vauhdittaa.

Kulutuksen hiilijalanjälki

10a Kulutukseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

10b Kulutus - avovastaus

Suomen kulutusperäiset päästöt eivät ole laskeneet viime vuosien aikana. Kulutusperäiset päästöt on mainittu keskeisissä ilmastostrategioissa, mutta niiden vähentämiselle ei ole asetettu selkeitä tavoitteita. Nyt on aika asettaa kulutusperäisille päästöille tavoitteet, määrittää konkreettiset toimenpiteet ja huolehtia seurannasta. Päästöihin puuttumiseksi tarvitaan selvästi nykyistä

vahvempia toimenpiteitä, jotka kattavat mm. verkkokaupan tuontitavaroita, kansainvälistä lentoliikennettä ja tuontiruokaa.

Suunnitelmassa (s. 145) on esitetty valtion toimia kulutuksen hiilijalanjäljen pienentämiseksi. Toimia on huomioitu pääosin tuotteiden ja palvelujen näkökulmasta, mutta tämän lisäksi tulisi vahvistaa ihmisten kestävien elämäntapojen yleistymistä vaikuttamalla motivaatioon, arvoihin ja asenteisiin. Kysyntään ja tarjontaan vaikuttavien keinojen lisäksi tarvitaan yhteiskunnassa laajempaa rakenteellista muutosta, joka mahdollistaa kestävä elämäntavan.

Kokeilujen ja tuuppauksen osalta painopisteen tulisi olla toimivien ratkaisujen skaalaamisessa, koska hyviä toimintatapoja on jo olemassa. Kohdennetun viestinnän tulee puolestaan olla sellaista, joka ei ainoastaan lisää tietoisuutta vaan aikaansaa muutoksia tavoissa ja valinnoissa. Viestinnän pitää saavuttaa ihmiset oikeaan aikaan ja oikeassa paikassa. Kuluttajien hiilijalanjäljen puolitusavoite on kansallinen tavoite, eikä yksilön itselleen asettama ja omaksuma tavoite. Jotta tavoite saavutetaan, siitä tulee tehdä tavoiteltava myös yksilön näkökulmasta.

Kuulemisissa kansalaiset katsoivat, että kuluttajien pitäisi saada helpommin tietoja tuotteiden hiilijalanjäljestä. Suunnitelman toimenpiteet hiilijalanjälkimerkintöjen edistämiseksi ovat kuitenkin vähäisiä ja yleisluontoisia. On hukattu mahdollisuus, jos kansalaisten laajasti hyväksymiä toimenpiteitä ei edistetä aloitteellisesti. EU:ssa valmisteilla olevan kestävä tuotepolitiikan odotetaan esittelevän digitaaliset tuotepassit, joiden avulla kuluttajat saisivat tietoa tuotteiden ympäristö- ja hiilijalanjäljestä ja esimerkiksi korjattavuudesta. Digitaalisten tuotepassien laajaa käyttöönottoa tulisi edistää myös kansallisesti.

Julkiset hankinnat

11a Julkisiin hankintoihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

11b Julkiset hankinnat - avovastaus

Suunnitelmassa todetaan oikein, että nykyinen hankintalaki ei ohjaa riittävästi ilmaston kannalta kestäviin hankintoihin. Ongelman ratkaiseminen jää kuitenkin pääosin auki, sillä jatkotoimista on linjattu vain yleisellä tasolla ilman aikataulua. Hankintalain uudistaminen paremmin ilmastotavoitteita tukevaksi kannattaa käynnistää välittömästi.

Muut poikkisektorit

12a Muille poikkisektoreille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

-

12b Muut poikkisektorit - avovastaus

Kiertotalous on yksi keskeinen työkalu ilmastopäästöjen vähentämisessä. Siksi onkin hienoa, että kiertotalouden edelläkävijämaaksi profiloitunut Suomi on huomionnut kiertotalouden mahdollisuudet ilmastotavoitteidensa edistämässä. Suunnitelmassa ei esitetä uusia toimenpiteitä, mutta nostetaan esiin kiertotalouden strategisessa ohjelmassa määriteltyjä hyviä tavoitteita kuntien kiertotaloussopimusten, kiertotalouden opetusmateriaalien jalkauttamisen ja tuotesuunnittelun osalta.

Maatalouden osalta Sitra pitää uudistavan viljelyn ja ruokahävikin minimoimisen ohella vaihtoehtoihin proteiinin lähteisiin siirtymistä yhtenä merkittävänä kiertotalouden keinona edistää vähäpäästöistä, resurssitehokasta ja luonnon monimuotoisuuden kannalta kestäväää maataloutta.

Ilmastokriisiä ja luontokatoa ei ratkota toisistaan irrallaan. Tämän vuoksi on tärkeää, että suunnitelma huomioi Kiertotalouden strategisesta edistämishjelmasta tehdyssä periaatepäätöksessä hyväksytyyn tavoitteen uusiutumattomien luonnonvarojen kulutuksen vähentämisestä ja uusiutuvien luonnonvarojen kestävästä käytöstä siten, että Suomessa käyttöön otettujen primääriaraaka-aineiden kulutus ei vuonna 2035 ylitä vuoden 2015 tasoa.

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

13a Toimenpideohjelman vaikuttavuus

-

13b Toimenpideohjelma - avovastaus

-

13c Mitä lisätoimia ehdotatte tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi?

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

14 Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Suunnitelmassa todetaan talousvaikutusten osalta, että osa liikenteen päästövähennystoimista voi olla kalliita pelkästään päästövähennysten näkökulmasta arvioituna. On huomattava, että kustannustehokkain keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi (vero- ja maksu-uudistus) puuttuu suunnitelmasta, ja että kustannustehokkaiden päästövähennyskeinojen hyödyntäminen on myös sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kannalta perusteltua, sillä se mahdollistaa tehokkaimmin tarvittavien kompensatioiden käytön.

Kuten suunnitelmassa on mainittu, tehdyt vaikutusarviot suunnitelmasta ovat osin hyvin epävarmoja. Esimerkiksi taloudellisissa vaikutuksissa ei ole otettu kattavasti huomioon tarvittavia vero- ja investointitukimuutoksia. Taloudelliset vaikutukset kotitalouksille, yrityksille ja julkiseen talouteen riippuvat kuitenkin suoraan valituista poliittisista ohjauskeinoista jo huomioitujen

teknologisten ja käyttäytymisen muutoksien lisäksi. Koska epävarmuudet teknologian, käyttäytymisen, ohjauskeinojen ja maailmanmarkkinoiden muutoksista ovat merkittäviä jopa vuoteen 2030, tulisi yksittäisen WAM-skenaarion sijaan tehdä useampia skenaarioita, herkkyytarkasteluja ja stressitestejä mahdollisten vaikutusten suhteen. Myös WEM-skenaarioiden oletuksia tulee tarkastella kriittisesti. Esimerkiksi päästöoikeuden nopea hinnannousu aiheutti energiaturpeen tuotannon nopean ja hallitsemattoman alasajon.

Lisäksi ohjauskeinoja mietittäessä tulisi painottaa nykyisten keskiarvioihin pohjautuvien kustannus-hyötylaskelmien lisäksi laajempia riski-mahdollisuusarvioita. Tällaisissa arvioissa mietitään myös mahdollisia pahimpia ja parhaimpia vaikutuksia ja toisaalta sitä, mitä ovat esimerkiksi riskit, jos jotain tiettyä ohjauskeinoa ei oteta käyttöön. Esimerkiksi Grubb ym. (2021) ovat luoneet tarkemman kuvauksen riski-mahdollisuusarvioiden tekemisestä.

Julkisen hallinnon resursseja ilmastotoimien valmisteluun, analysointiin ja seurantaan tulisi vahvistaa ja ilmastotoimien tulisi olla jokaisen ministeriön omien suunnitelmien ja hallinnoinnin keskiössä. Etu- ja jälkikäteisarvioita on kuitenkin hyvä tehdä yhteistyössä tutkijoiden kanssa, ja arviointityön läpinäkyvyyteen tulee kiinnittää huomiota. Ministeriöiden olisi lisäksi hyvä arvioida vaikutuksia nykyistä laaja-alaisemmin, eli esimerkiksi huomioiden paremmin erilaiset sektorien väliset riskivaikutukset sekä muutokset maailmanmarkkinoilla ja muiden maiden politiikkaohjauksessa. Esimerkiksi Tanskassa ilmastotoimien vaikutusarvioita voidaan mallintaa myös ministeriöissä, vaikka itse mallien kehittäminen on tutkijoiden työtä. Vaikutusarvioiden tekemistä ja lainvalmistelua tulisi vahvistaa, jotta ministeriöihin saadaan tarvittavaa osaamista ja työkaluja. UUSILMA-hankkeen mukaan olisi perusteltua panostaa erityisesti lainvalmistelun ilmastoarviointikäytännön parantamiseen koulutuksen ja vertaistuen avulla.

Lähteet:

Grubb ym. 2021 - The New Economics of Innovation and Transition: Evaluating Opportunities and Risks. Osoitteesta: <https://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/publications/the-new-economics-of-innovation-and-transition-evaluating-opportunities-and-risks/>.

Muita huomioita

15 Muita huomioita

-

16 Voiko organisaationi osaltaan edistää ilmastosuunnitelman tavoitteiden saavuttamista?

Kyllä

Puroila Samuli
Sitra - Kestävyyssratkaisut