

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**

Taakanjakosektorin päästöjen osuus kaikista Suomen päästöistä on noin 41 prosenttia, mistä maatalous on 22 prosenttia ja kotimaan liikenne 38 prosenttia. Päästökauppasektorin osuus kaikista Suomen päästöistä on noin 33 prosenttia, mistä energiateollisuus on 64 prosenttia. Maankäyttösektorin osuus kaikista Suomen päästöistä on noin 26 prosenttia.

EU:n komissio on heinäkuussa 2021 julkaissut ehdotuksen uudeksi taakanjakoasetukseksi. Sen mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuonna 2030 olisi 50 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon. EU:n komission päästövähennystavoite taakanjakosektorille on perusteltu ja antaa Suomen toimenpiteille hyvän lähtökohdan.

Taakanjakosektorin päästöt kokonaisuudessaan ovat vähentyneet noin 12 prosenttia välillä 2005–2018. Muutos on erityisesti rakennusten erillislämmityksen ja jätteiden käsittelyn ansiota. Sen sijaan maatalouden puolella päästöt eivät ole vähentyneet (+ 0,3 prosenttia) ja liikenteen osalta hieman (- 9,1 prosenttia) tarkasteluvälillä 2005–2018. Liikenteen tiedot eivät sisällä kotimaan lentoliikennettä. Päästökauppasektorin päästöt kokonaisuudessaan ovat laskeneet lähes 38 prosenttia pelkästään aikavälillä 2013–2020.

Kuten huomaamme, taakanjakosektorin ja päästökauppasektorin tekemät päästövähennykset eivät ole olleet tasapainossa. On tarkoituksenmukaista, että päästövähennysten jalkautuksessa otetaan huomioon toimenpiteiden tasaisempi jakautuminen sektoreittain. Päästöjen historiakehitys huomioiden toimenpiteiden painotus ei saisi lähtökohtaisesti kohdistua enemmän päästökauppasektorille, vaan taakanjakosektorille.

## Liikenne

### 2a Liikenteeseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

### 2b Liikenne - avovastaus

Tällä hetkellä liikenteen kokonaispäästöt ovat 11,1 Mt CO<sub>2</sub>-ekv. Tämä on 38 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä ja 21 prosenttia Suomen kokonaispäästöistä. Nykyisen skenaarioarvion mukaan vuonna 2030 liikenteen päästöt ovat 7,3 Mt. Liikenteen päästöt vähenevät 3,8 Mt. Tarvittava lisäpäästövähennys liikenteen päästöjen puolittamiseksi vuoteen 2030 mennessä on noin 1,0 Mt. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa puhutaan 1,25 Mt päästövähennystarpeesta.

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa on listattu keinoja päästövähennyskuilun umpeen kuromiseksi. Tämä sisältää seuraavat toimenpiteet: fossiilittoman liikenteen tiekartan vaiheet 1 & 2, EU-tason liikenteen päästökauppa ja jakeluelvoitteen kasvattaminen.

Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan kuuluvat selvitykset ovat osoittaneet, että osalla käsittelyssä olevista keinoista ei ole merkittävää päästövähennyspotentiaalia. Etätöyllä voidaan tehtyjen arvioiden perusteella parhaimmillaan saavuttaa vain 0,125 miljoonan tonnin päästövähennys vuonna 2030. Liikenteen palveluiden päästövähennyspotentiaali on selvityksen mukaan vuonna 2030 melko pieni, noin 0,080 megatonnia. Yhdistetyt kuljetukset voisivat selvityksen mukaan vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä arviolta vain 0,018–0,030 megatonnia vuonna 2030.

Käytännössä ilmastosuunnitelmassa esitetty päästövähennyskuilu on ilman EU-päästökauppaa (-0,4 Mt) ja jakeluelvoitetta (-0,3 Mt) on noin 0,4 Mt tai 0,1 Mt riippuen verrataanko fossiilittoman liikenteen tiekartan vai elokuun 2021 perusennusteen lukuihin. Ilmastosuunnitelman luvut osoittavat, että liikenteen päästövähennystavoitteisiin ei päästä ilman kaikkia suunnitelmassa listattuja toimenpiteitä. Tarkennettakoon, että jakeluelvoitteen kasvattamisen aiheuttama hinnankorotus siirtyy polttoaineen tuottajalle, kun taas vastaava hinnankorotus verona siirtyy valtiolle.

SAK:n näkemyksen mukaan EU-päästökaupan kirjaaminen keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan tarkoittaa, että valtioneuvosto tosiasiallisesti sitoutuu päästökaupan toteutumiseen. Avoin kysymys on, että jos EU-päästökauppa ei etene, sitoutuuko valtioneuvosto kansallisen

päästökaupan toteuttamiseen. SAK:n näkemyksen mukaan päästökauppaa ei tule toteuttaa ilman kompensatiota. Jos päästökauppa etenee, EU-tasoinen ratkaisu on ensisijainen vaihtoehto. Nämä huomioidaan kompensatiosta ja konkreettiset esitykset kompensaaion toteuttamisesta tulisi kirjata ilmastosuunnitelmaan. Ilmastosuunnitelmaan sisältyvien arvioiden perusteella ilman kaikkien suunnitelmassa listattujen toimenpiteiden toteuttamista liikenteen päästövähennystavoitteisiin ei ole mahdollista päästä.

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman tulisi edustaa kustannustehokasta, vaikuttavaa ja oikeudenmukaista ilmastopolitiikkaa. Vertailun vuoksi todettakoon, että esimerkiksi EU:n nykyinen teollisuuden ja energiantuotannon päästökauppa on jopa useampaa kertaluokkaa kustannustehokkaampi verrattuna sähköautojen hankintatukeen. Myös vuodelle 2022 voimaan tulleen työsuhdeautojen verotuen aikaansaama päästövähennys on vähäinen, kustannustehokkuus on vähäinen ja kohdistuminen tulodesiileittäin on epätasapainossa.

SAK:n ilmastopolitiikan ehdoton kulmakivi on, että mahdolliset polttoaineen hinnanmuutokset on kompensoitava pienituloisille. Kompensatio on mahdollista toteuttaa monella eri tavalla, esimerkiksi ansiotulojen verotuksen keventämisen kautta. SAK:n näkemyksen mukaan päästökauppaa ei tule toteuttaa ilman kompensatiota.

## Maatalous

### 3a Maataloutteen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

### 3b Maatalous - avovastaus

Maatalouden kokonaispäästöt (noin 16,1 Mt CO<sub>2</sub>-ekv. v. 2019) käsittävät päästöjä sekä taakanjakoehtä maankäyttösektorilla. Vuoden 2019 tilastojen mukaan maankäyttösektorille kuuluvat päästöt ovat noin 7,9 Mt CO<sub>2</sub>-ekv ja taakanjakosektorille kuuluvat, mutta energiasektorilla raportoitavat (esimerkiksi maatalouskoneiden energiankulutus) päästöt ovat noin 0,9 Mt. Tässä osiossa kommentoitavat nk. maataloussektorin päästöt kattavat noin 6,6 Mt eli Suomen kokonaispäästöistä (pl. maankäyttösektori) noin 12 prosenttia ja taakanjakosektorin päästöistä runsaat 20 prosenttia. Nyt lausuttavassa KAISU-luonnoksessa maataloussektorin päästöjen on suunniteltu vähenevän noin 0,5 Mt vuoteen 2035 mennessä.

KAISU-luonnoksessa esitetyt toimet maatalouden päästöjen vähentämiseksi ovat kannatettavia, mutta ne eivät yksin riitä. Maatalous on ainoa taakanjakosektorin sektori, jolla päästöt eivät ole 2000-luvun aikana vähentyneet. Taakanjakosektorin toiseksi merkittävämpänä päästölähteenä maataloussektorille olisi perusteltua esittää nyt esitetyjä kunnianhimoisempia päästövähennystavoitteita. Taakanjakosektorin kokonaispäästökuilun (5,6 Mt vuonna 2030) kuromisessa maatalouden päästövähennyspanos on sektorin kokoon nähden liian vaatimaton:

maataloussektorille esitetyt päästövähennykset 0,4 Mt vuoteen 2030 mennessä muodostavat 7,14 prosenttia kokonaiskuilun kuromiseksi esitetyistä lisätoimista, vaikka maataloussektori tuottaa taakanjakosektorin päästöistä runsaat 20 prosenttia.

Hallitus julkaisi 16.12.2021 maatalouden päästövähennystavoitteen, jossa tavoitellaan maatalouden kokonaispäästöjen vähentämistä 29 prosentilla vuoden 2019 tasosta vuoteen 2035 mennessä. Esityksessä käsitellään kaikkia maatalouden päästöjä (vuonna 2019 noin 16,1 Mt, sis. taakanjako- ja maankäyttösektori). Käytännössä 29 prosentin päästövähennystavoite tarkoittaisi siis noin 4,6 Mt vähennystä vuoteen 2035 mennessä. Esityksen mukaan ”Päästövähennykset toteutetaan CAP-suunnitelmaan kuuluvilla ja sen ulkopuolisilla sekä markkinaehtoisilla toimenpiteillä tukien ruuantuotannon kannattavuusedellytysten parantamista”. Konkreettiset toimet tavoitteen toteuttamiseksi sekä se, missä suhteessa päästövähennykset toteutettaisiin taakanjako- ja maankäyttösektoreilla, jää epäselväksi.

Mikäli taakanjakosektoriin kuuluvien maatalouden päästöjen kehitys toteutuu em. kaltaisena (noin -0,5 Mt vuonna 2035), maatalouden kokonaispäästövähennystavoitteeseen (-29 prosenttia vuonna 2035) pääseminen edellyttää LULUCF-sektorille kuuluvien maatalouden päästöjen (8,6 Mt vuonna 2019) tiputtamista peräti 4,3 Mt vuoteen 2035 mennessä. KAISU-luonnoksessa esitettyjen toimien on arvioitu vähentävän maataloussektorin päästöjä yhteensä 0,4 Mt vuonna 2030 + 0,15 Mt vuonna 2035 maankäyttösektorille kuuluvia maatalouden päästöjä noin 1,7 Mt vuonna 2030 + 0,7 Mt vuonna 2035. Yhteensä KAISU-luonnoksessa esitettyjen toimien on siis arvioitu vähentävän maatalouden kokonaispäästöjä noin 2,9 Mt vuoteen 2035 mennessä. Kattamatta jää siis noin 1,7 Mt päästövähennykset tuottavat toimet – riippumatta siitä, tehdäänkö ne taakanjako- vai maankäyttösektorilla. Mikäli osa puuttuvista toimista halutaan toteuttaa suunnitellussa aikataulussa taakanjakosektorilla, tulee KAISUa päivittää sen mukaisesti. Parhailaan valmisteilla on myös maankäyttösektorin ilmastosuunnitelma MISU, joka ei ole vielä valmistunut. Maankäyttösektorille suunniteltuja päästövähennystoimia ja niiden vaikutusta noin 1,7 Mt edestä puuttuviin päästövähennyksiin ei voi siis vielä arvioida.

Yhteenvedon todettakoon, että KAISU-luonnoksessa esitetty maataloussektorin päästövähennystavoite vuodelle 2035 on sekä muiden taakanjakosektorin sektoreiden päästövähennystavoitteisiin (esimerkiksi liikenne) että hallituksen omaan maatalouden kokonaisuuden päästövähennystavoitteeseen peilaten liian vaatimaton. Lisätoimilta tulee edellyttää kustannustehokkuuden lisäksi myös oikeudenmukaisuutta maataloudessa työskentelevien näkökulmasta. Viljelijät ja muut alan työntekijät tarvitsevat taloudellista tukea ja työkaluja vähäpäästöisemmän maatalouden harjoittamiseen. Maatalouden (ympäristö)tuotet tulisi kohdentaa nykyistä paremmin todennettaviin päästövähennyksiin ja vaikuttavimpiin toimiin

## Rakennusten erillislämmitys

### 4a Rakennusten erillislämmitykseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

## **4b Rakennusten erillislämmitys - avovastaus**

Päästöt ovat laskeneet trendinomaisesti vuosia, päästöt olivat vuonna 2019 2,4 Mt CO<sub>2</sub>-ekv. Päästöt ovat puolittuneet vuodesta 2005. Taustalla on erityisesti öljylämmityksen väheneminen ja parantunut energiatehokkuus. Päästöt puolittuvat edelleen vuoteen 2035 mennessä nykytoimilla.

Öljystä luopumista (yleensä pieniä kiinteistöjä, jotka siirtyvät maalämpöön) edistetään valtion myöntämällä avustuksilla. Avustuksen suuruus on enimmillään 4 000 euroa, mikä on arviolta noin 25 prosenttia energiaremontin kokonaishinnasta.

EU-tasoinen liikenteen ja erillislämmityksen päästökauppa on edelleen valmistelussa. Koska päästökaupan toteutuminen ja muoto ovat yhä epävarmoja, niiden laskeminen mukaan päästövähennyksiin ei ole varovaisuusperiaatteen mukaista. Tämä tarkoittaa, että jos tällaiset toimenpiteet eivät etene, päästövähennystavoitteet karkaavat, ellei niiden tilalle luoda vastaavia päästövähennyksiä aikaansaavia toimenpiteitä.

Kansallinen fossiilisesta öljylämmityksestä luopumisen toimenpideohjelman arvio on, että öljylämmitys vähenee 2030 mennessä 95-prosenttisesti. Arvio on oikeansuuntainen ja nykyiset toimenpiteet ovat riittäviä. Öljylämmityksen korvaamisessa on pitkään ollut haasteena muuttotappioalueiden lämmitystaparemontit. Monesti itse kiinteistön arvo on vain hieman enemmän kuin esimerkiksi maalämpöremonttiin vaadittava investointi. Öljypoltin ja muu laitteisto on kuitenkin uusittava 20–30 vuoden välein, jolloin nykyiset ohjauskeinot kannustavat lämmitysjärjestelmän päivitykseen. Lisäksi joulukuussa 2021 on tullut voimaan maankäyttö- ja rakennuslain muutos, jonka mukaan rakennukseen ostettavasta lämmöstä ja sähköstä vähintään 38 prosenttia on oltava uusiutuvaa energiaa. Käytännössä kunnan rakennusvalvontaviranomainen ei muutoksen jälkeen enää myönnä lupaa rakennukselle, jonka pääenergianlähde perustuu fossiilisen energian, kuten öljyn, käyttöön.

Vaatimus 30 prosentin biokomponenttiosuuteen öljylämmityksessä on erikoinen uudessa maankäyttö- ja rakennuslaissa mainitun 38 prosentin uusiutuvan minimiosuuden vuoksi. On suoraan sanoen uusiutuvan raaka-aineen haaskausta käyttää sitä kiinteistöjen lämmitykseen, kun tarjolla on ilmeisiä vaihtoehtoja, kuten esimerkiksi kaukolämpö ja erilaiset lämpöpumput.

## **Työkoneet**

### **5a Työkoneisiin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus**

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

### **5b Työkoneet - avovastaus**

Työkoneiden osuus Suomen päästöistä on jopa 4,5 prosenttia (2,4 Mt). Valtaosassa (yli 90 prosenttia) voimanlähteenä on yhä polttomoottori ja sähköistyminen on ollut hidasta. Päästöjen vähentäminen on ollut hidasta, esimerkiksi vuonna 2020 päästöt nousivat prosentilla. Epävarman ennusteen mukaan päästöt laskevat noin 20 prosenttia vuoteen 2035 mennessä.

Haasteena on, että korvaavia kustannustehokkaita käyttövoimia on käytettävissä rajallisesti. Osassa työkoneista (esimerkiksi ruohonleikkurit) sähköistäminen on nopein ratkaisu, osassa puolestaan konversio biokaasulle (esimerkiksi traktorit). Keskeistä on saada käyttöön bio- ja sähköpolttoaineita esimerkiksi sekoitusvelvoitteen kautta. Tällä hetkellä sekoitusvelvoite vuonna 2028 on kymmenen prosenttia.

Fossiilisten polttoaineiden hintaohjaus ja bio-osuuden korottaminen ovat työkoneiden osalta johdonmukaisia keinoja. Työkoneissa on toistaiseksi monia kohteita, joissa sähköistäminen ei ole vaihtoehto, mutta korottamalla fossiilisten polttoaineiden hintaa muodostuvat vaihtoehtoiset energialähteet (esimerkiksi sähkö ja uusiutuvat polttoaineet) varteenotettaviksi vaihtoehtoiksi. Sähkö- ja biokaasua käyttävien työkoneiden hankintatuen käyttöönottoa on syytä selvittää.

## Jätehuolto

### 6a Jätehuoltoon suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

### 6b Jätehuolto - avovastaus

Jätteiden käsittelyn kasvihuonekaasupäästöt olivat 1,8 Mt CO<sub>2</sub>-ekv. vuonna 2019 ja pikaennakkotiedon mukaan 1,7 Mt CO<sub>2</sub>-ekv. vuonna 2020. Luonnoksen mukaan tämä on noin kuusi prosenttia Suomen taakanjakosektorin päästöistä. Vuodesta 2005 päästöt ovat vähentyneet 39 prosenttia ja vuoteen 1990 verrattuna muutos on 69 prosenttia.

Hiilineutraali Suomi perusskenaarion mukaan jätteiden käsittelyn päästöt vähenevät vuoden 2019 tasosta 40 prosenttia (= 0,1 Mt) vuoteen 2030 mennessä ja vuonna 2035 päästöt ovat vähentyneet nykyisestä puoleen.

Suunnitelmaluonnoksessa on tuotu esiin päästöjen vähenemiseen vaikuttaneita tekijöitä, kuten muun muassa yhdyskuntajätteen kaatopaikkasijoituksen väheneminen ja lisääntynyt jätteen energiakäyttö jätelainsäädännön tiukkenemisestä johtuen. Myös kaatopaikkakaasun talteenotto on lisääntynyt. Tällä hetkellä kaatopaikkojen tuottama metaani on merkittävin päästölähde jätteen käsittelyssä. Muita päästölähteitä ovat kompostointi ja mädätys sekä jäteveden puhdistus.

Orgaanisten jätteiden kaatopaikalle sijoittumisen vähenemisen myötä kaatopaikkojen metaanipäästöt ovat vähentyneet eniten vuoden 2005 jälkeen. Skenaarioissa saman trendin oletetaan jatkuvan. Koska mädätyksen metaanipäästöt ovat hienoisessa kasvussa, on tätä kehitystä pysäyttäviin toimiin kiinnitettävä suunnitelmassa erityistä huomiota samalla kun varmistetaan, että kaatopaikkojen metaanipäästöt vähenevät nopeassa tahdissa edelleen. Olisi myös kehitettävä uusia toimia, joilla myös suhteellisten pienten kaatopaikkojen kaasut saataisiin talteen, jos varsinaisten yksittäisten talteenottolaitosten rakentaminen ei ole taloudellisesti mahdollista.

Erytystä huomiota on kuitenkin kiinnitettävä ja toimia kohdennettava jätehuollon sektorilla jätteiden energiakäytön eli jätteenpoltosta aiheutuviin päästöihin niin taakanjakosektorin yhteiskuntajätettä polttavien laitosten kuin päästökaupan piiriin kuuluvien rinnakkaispolttolaitosten osalta. Erityisesti taakanjakosektorin jätteenpolton päästöt ovat kasvaneet merkittävästi vuodesta 2005 lähtien, jolloin yhdyskuntajätteen energiahyödyntäminen lisääntyi. Vuonna 2019 syntyneestä yhdyskuntajätteestä poltettiin 59 prosenttia, kun vastaava luku oli 2008 vuonna noin 17 prosenttia. Suunnitelma ei esitä riittäviä toimia tämän huolestuttavan suunnan katkaisemiseksi ja lisätoimia arviataan. Ei riitä, että yhdyskuntajätteen energiapolton vähentäminen jätetään vapaaehtoisten green deal -toimien varaan. Lisäksi muun muassa jätteenpolttovero on otettava pikaisesti käyttöön.

Kuten SAK esitti jo ensimmäistä keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa (2017) kommentoidessaan, on edelleen ajankohtaista etsiä keinoja vähentää jätettä jätehierarkian viisiportaisen mallin mukaan: 1. jätteen synnyn ehkäisy, 2. valmistelu uudelleen käyttöön, 3. kierrätys, 4. muu hyödyntäminen ja 5. loppukäsittely tai kiertotalous-ajattelua mahdollisimman paljon hyödyntäen.

## 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

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

### 8b Teollisuus ja muut päästöt - avovastaus

Suurin osa teollisuuden päästöistä kuuluu päästökaupan piiriin. Päästökaupan ulkopuoliset päästöt (energia ja prosessit) ovat 1,2 Mt eli noin kaksi prosenttia Suomen kokonaispäästöistä. Keskeiset keinot päästöjen vähentämiseksi ovat hintaohjaus, energiatehokkuussopimukset ja -katselmukset.

Esimerkiksi energiatehokkuuslaki velvoittaa suuret teollisuusyritykset tekemään energiakatselmuksen neljän vuoden välein

Energiaveron korotukset (kuten on tehty vuosina 2020 ja 2021) ovat johdonmukainen ohjauskeino päästökaupan ulkopuolisille teollisuus- ja energialaitoksille. Lisäksi niin sanotun energiaveroleikkurin poisto (nostaa fossiilisten polttoaineiden hintaa) ja teollisuuden sähköveron alentaminen EU:n sallimaan minimiin kannustavat tehokkaasti siirtymään pois fossiilisista polttoaineista viimeistään vuodesta 2025 alkaen, jolloin vaikutukset tulevat voimaan täysmääräisinä.

Teollisuuden (ja muiden päästöjen) päästövähennykset koostuvat lukuisista pienemmistä toimenpiteistä, joiden tehokkuutta on vaikea arvioida. Ilmastosuunnitelmassa esitetyn arvion mukaan päästövähennykset tulevat olemaan noin 0,7 Mt vuoteen 2030 mennessä, laskua vuoden 2020 tasosta on noin 25 prosenttia. Päästövähennys ei ole erityisen suuri, mutta toisaalta sektoreiden monimuotoisuus vaikeuttaa merkittävien ja kattavien ohjauskeinojen kustannustehokasta käyttöönottoa. Selkein keino, jolla toimialan päästöjä voi ohjata, on hintaohjaus.

## Kuntien ja alueiden ilmastotyö

### 9a Kunnille ja alueille suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

### 9b Kunnat ja alueet - avovastaus

Kunnat ja alueet ovat keskeisessä roolissa sektorikohtaisten päästövähennystavoitteiden toteuttajina ja siksi niiden ilmastotyön nostaminen osaksi KAISUa on hyvä ja perusteltu laajennus. Myös kuntatasolla toteutettavassa sidosryhmäyhteistyössä työntekijät tulee tunnistaa keskeisenä sidosryhmänä. Esimerkiksi Ympäristöministeriön Kuntien ilmastoratkaisut -ohjelman kerrotaan perustuvan vuorovaikutteiseen yhteistyöhön eri sidosryhmien kanssa. Yritystason ja kuntalaisten lisäksi myös kuntakonsernin ja esimerkiksi kunnan alueella toimivien yritysten työntekijät tulee tunnistaa keskeisenä sidosryhmänä ja yhteistyötahona. Myös kunnan tai alueen elinkeinorakenteen erityispiirteiden tunnistamisessa ja kuntakohtaisten ilmastosuunnitelmien valmistelussa työntekijöiden kuuleminen ja osallistaminen on tärkeää. Tarkemmat kommentit sidosryhmien aktiivisesta osallistamisesta osiossa 15.

## Kulutuksen hiilijalanjälki

### 10a Kulutukseen suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus

Yhdyn tämän osa-alueen esitettyihin lisätoimiin

### 10b Kulutus - avovastaus

Kulutusperäisten päästöjen tuominen osaksi KAISUa on perusteltu laajennus. Ulkomaisten tuontituotteiden tuotantoketjujen päästöjen sisällyttäminen kulutuspäästöjen arvioihin on



kannatettavaa, sillä se antaa realistisemmän kuvan Suomen ja suomalaisten päästöistä. Kulutusperäisissä päästöarvioissa päästöistä vähennetään suomalaisten vientituotteiden päästöt.

Laskentatapa tekee parhaimmillaan maakohtaisten päästöjen raportoinnista täsmällisempää, mutta siinä tulee huomioida korostunut kaksoislaskennan riski. Globaalisti jaetut, johdonmukaiset vienti- ja tuontituotteiden päästöjen raportointikäytännöt vähentävät kaksoislaskennan riskiä sekä lisäävät päästöjen raportoinnin luotettavuutta.

Tuotteiden päästöintensiteetti voi toimia hyvänä, yksilön kulutuskäyttäytymistä ohjaavana mittarina. Päästöintensiteetti on kuitenkin mittari, minkä ehostuminen voi johtua parantuneen ympäristötehokkuuden lisäksi myös muista toiminnan muutoksista. Nämä toiminnan muutokset voivat olla myös negatiivisia; ne saattavat perustua esimerkiksi työolojen heikentymiseen tai muihin sosiaalisesti kestävämpiin työolojen muutoksiin. Päästöintensiteetti on hyvä alku, mutta ei yksin riitä viestimään kulutushyödykkeiden kestävydestä. Tarvitaan myös muita, laajempaan kestävyyskäsitteeseen nojaavia mittareita ja informaatio-ohjausta sekä tuotantoprosessien läpinäkyvyyttä.

Kuten sanottu, kulutusperäisten päästöjen tarkastelu osana KAISUa on SAK:n näkemyksen mukaan hyvin kannatettavaa etenkin, jos arviossa sekä laskentatavoissa huomioidaan ja minimoidaan kaksoislaskennan riski. Painotamme kuitenkin, ettei kulutusperäisillä päästövähennystoimilla tule korvata valtion ja yritysten sektorikohtaisia toimia: kuluttajat toimivat ja tekevät valintoja tuotannon ja infrastruktuurin asettamissa puitteissa, ja pohjimmiltaan kuluttajien mahdollisuus vähentää omaa, kulutusperäistä hiilijalanjälkeään kytkeytyy eri sektoreilla toteutettaviin järjestelmätason päästövähennyksiin.

## Julkiset hankinnat

### **11a Julkisiin hankintoihin suunnattujen lisätoimien vaikuttavuus**

Tälle osa-alueelle pitäisi esittää kunnianhimoisempia toimenpiteitä

### **11b Julkiset hankinnat - avovastaus**

Julkiset hankinnat ovat merkittävässä roolissa Suomen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa. KAISU-suunnitelmassa kuvatut toimenpiteet, hankkeet ja suositukset julkisten hankintojen päästövähennyspotentiaaliin liittyen ovat kannatettavia.

Kuten suunnitelmassa todetaan, nykyinen hankintalainsäädäntö kannustaa, mutta ei velvoita ympäristö- ja ilmastovaikutusten tai sosiaalisen kestävyysnäkökulmien huomioimiseen julkisissa hankinnoissa. Velvoittavuuden puuttuessa näitä näkökulmia huomioidaan vaihtelevasti. SAK:n

kannan mukaan valmisteilla oleva hankintalain uudistus on toteutettava riittävän kunnianhimoisella tasolla muun muassa siten, että ympäristö-, ilmasto- ja sosiaalisen kestävyysnäkökulmien huomioimisen velvoittavuutta hankintakriteereinä vahvistetaan. Myös julkisten hankintojen laadun ja kriteerien noudattamisen seuranta tulee parantaa.

## 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

Taakanjakosektorin päästöjen osuus kaikista Suomen päästöistä on noin 41 prosenttia, mistä maatalous on 22 prosenttia ja kotimaan liikenne 38 prosenttia. Päästökaupparektorin osuus kaikista Suomen päästöistä on noin 33 prosenttia, mistä energiateollisuus on 64 prosenttia. Maankäyttösektorin osuus kaikista Suomen päästöistä on noin 26 prosenttia.

Edellä olemme esittäneet SAK:n huomioita sektorikohtaisiin päästövähennystavoitteisiin sekä esitettyjen toimien riittävyyteen. Tärkeimmät sektorit taakanjakosektorin päästökuilun kuromisen kannalta ovat liikenne ja maatalous, sillä ne muodostavat taakanjakosektorin päästöistä yhteensä 60 prosenttia (liikenne 38 prosenttia ja maatalous 22 prosenttia). Taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi kaikki liikennesektorille esitetyt toimet tulee toteuttaa. Etenkin maatalouteen SAK kannattaa huomattavasti korkeampaa kunnianhimon tasoa ja lisätoimia.

Poikkisektoraalisten toimien sisällyttäminen suunnitelmaan on kannatettavaa ja perusteltua. Varovaisuusperiaatteen vuoksi päästövähennystavoitteita ei kuitenkaan tule jättää sektorirajat ylittävien toimien varaan, vaan toteuttaa tarvittavat päästövähennystoimet kunkin sektorin sisällä.

Kiinnitämme huomiota myös siihen, että vaikka ilmastosuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet saavuttavat asetetut päästövähennystavoitteet, ne eivät monilta osin edusta kustannustehokasta ilmastopolitiikkaa. On myöskin ilmeistä, että ilmastosuunnitelman tueksi ei ole teetetty riittävästi kattavia kustannusarvioita eri toimenpiteiden vaikutuksista. Eri keinojen tarkat vaikutus- ja kustannusarviot ovat äärimmäisen tärkeitä poliittisen päätöksenteon tueksi.

### 13c Mitä lisätoimia ehdotatte tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi?

Maatalous on ainoa taakanjakosektorin sektori, jolla päästöt eivät ole 2000-luvun aikana vähentyneet, ja KAISU-luonnoksessa esitetty maataloussektorin päästövähennystavoite vuodelle 2035 (-0,5 Mt) on sekä muiden taakanjakosektorin sektoreiden päästövähennystavoitteisiin (esimerkiksi liikenne) että hallituksen omaan maatalouden kokonaisuuden päästövähennystavoitteeseen peilaten liian vaatimaton. Maatalouden (ympäristö)tuot tulisi kohdentaa nykyistä paremmin todennettaviin päästövähennyksiin ja vaikuttavampiin toimiin.

Nykyisessä ilmastosuunnitelman luonnoksessa liikenteen osuus sisältää sellaiset päästövähennyskeinot, joilla on mahdollista päästä liikenteen vuoden 2030 päästövähennystavoitteeseen. Haaste on siinä, että suunnitelma sisältää keinoja, joiden poliittinen valmistelu on yhä kesken tai toimenpiteistä ei tosiasiallisesti ole vielä päätetty. Tämä tarkoittaa, että jos tällaiset toimenpiteet eivät etene, päästövähennystavoitteet karkaavat, ellei niiden tilalle luoda vastaavia päästövähennyksiä aikaansaavia toimenpiteitä. Suunnitelman olisi tärkeää tiedostaa tämä.

Esimerkiksi liikenteen puolella ilmastosuunnitelman laskelmat osoittavat, että sekä EU-päästökauppa ja jakeluvälvoitteen kasvattaminen olisi toteuttava, jotta päästövähennystavoitteisiin on mahdollista päästä. SAK:n näkemyksen mukaan päästökauppaa ei tule toteuttaa ilman kompensatiota. Jos päästökauppa etenee, EU-tasoinen ratkaisu on ensisijainen vaihtoehto. Nämä huomioid kompensatiosta ja konkreettiset esitykset kompensaaion toteuttamisesta tulisi kirjata ilmastosuunnitelmaan.

## Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

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

SAK:n arvion mukaan suurimmat vaikutukset kansantalouteen syntyvät lisäinvestoinneista energiateknologiaan. Lisäksi on tärkeää investoida myös energiatehokkuuden lisäämiseen ja tuotantoprosesseihin sekä muun muassa liikenteen sähköistymiseen. Samalla nämä investoinnit uudistavat talouden tuotanto- ja kulutusrakennetta ja luovat uusia tehokkaampia tapoja toimia.

KAISU-luonnoksen arvion mukaan ainakin 2030-luvulle, mutta mahdollisesti pidempäänkin kestävän, rakennemuutoksen aikana vienti- ja kotitalouksien kulutus laskevat suhteessa WEM-skenaarioon pienentäen kasvuvaikutusta. Vaikka ennuste on epävarma ja myös murroksen aikana Suomi olisi kasvu-uralla, on varauduttava kansantalouden ennakoitua hitaampaan kasvuun. Tällä olisi myös ennustettua negatiivisempia vaikutuksia työllisyyteen.

Taloudellisten vaikutusten arvioinnissa on erityisen tärkeää huomioida suunnitelmaa laatiessa, että jotkut siinä esitellyistä toiminnoista ovat erittäin edullisia toteuttaa. Näihin toimiin kuuluvat muun

muassa energiatehokkuuden parantaminen ja turvemaiden päästöjen vähentäminen. Toisaalta osa keinoista on todella kustannustehottomia, vaikutuksiltaan heikkoja ja kohdistuminen tulodesiileittäin on epätasapainossa. Näihin kuuluvat esimerkiksi osa liikennesektorin toimista, kuten sähköautojen hankintatuki ja työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen.

Päästövähennystavoitteiden tulisi jakautua mahdollisimman tasaisesti eri sektoreiden välille. Esimerkiksi liikennesektorille suunnitellut keinot ovat osittain melko kalliita, joten maataloussektorille olisi syytä harkita kustannustehokkaita lisätoimia.

Vertailun vuoksi todettakoon, että liikenteen päästöt olivat vuonna 2019 11,1 Mt ja vuoden 2030 tavoiteltu päästötaso on 7,3 Mt, eli tavoiteltu vähenemä on 3,8 Mt. Vastaavasti maataloussektorilla päästöt olivat vuonna 2019 6,6 Mt ja päästömäärän tavoitellaan laskevan vuoteen 2030 mennessä tasolle 6,2 Mt, eli tavoiteltu vähenemä on 0,4 Mt.

Hallitus on kuitenkin ilmastosuunnitelman lausuntokierroksen käynnistymisen jälkeen sitoutunut vähentämään maatalouden päästöjä 29 prosenttia vuoteen 2035 mennessä, mikä tulee ottaa huomioon päästövähennyskeinojen jakaumassa. Eri sektoreiden päästövähennystoimenpiteitä tulee tarkastella myös ilmastopolitiikan kokonaisuuden näkökulmasta; sekä taakanjako- että päästökaupasektorin tulee tehdä oma osansa.

Ilmastosuunnitelman vaikutuksesta monien palvelujen kysynnän todetaan jäävän perusskenaarioita pienemmäksi ja vuoden 2050 tasolla yksityisten palveluiden viennin oletetaan laskevan 3,2 prosenttiin. Tämä negatiivinen kehitys näkyy myös vuoteen 2030 mennessä 19 000 palvelutyöpaikan vähenemisenä, joka WEM-skenaarion mukaan laskee edelleen 32 000 työpaikkaan vuoteen 2050 mennessä. Jää kuitenkin epäselväksi, minkä toimialojen palvelutyöstä on kyse. Suunnitelmasta ei myöskään käy ilmi, osuvatko työpaikkojen vähenemiset palvelualaan yleensä vai erityisesti niihin työntekijöihin, jotka työskentelevät viennissä.

Samalla kun työllisyysvaikutusarvion todetaan olevan palvelualan osalta negatiivinen, arvioidaan työllisyyden kokonaisuutena kuitenkin kasvavan rakennemuutosaikana 10 000 työllisellä. Jalostukseen syntyy uusia työpaikkoja 11 500 ja alkutuotantoon 3 100. Erityisesti jalostuksen positiivisen työllisyysvaikutuksen oletetaan olevan WEM-skenaariota suurempi aina 2050-luvulle asti. Rakennemuutoksen työllisyysarvioita on täsmennettävä, sillä ne ovat puutteelliset ja osittain epämääräiset.

Vaikka EU:n komission mukaan uuden päästökaupan kokonaisvaikutus työllisyyteen on pieni, toteaa komissio työllisyyden sektorirakenteissa tapahtuvan muutoksia ja siirtymiä. Erityisesti Suomessa työllistävän öljy- ja kaasualan työllisyyden arvioidaan laskevan. Maaliikenteen ja palveluiden työllisyydessä komissio ei arvioi juurikaan tapahtuvan kasvua tai laskua, mutta Suomessa yritysten korkeat logistiikkakustannukset voivat heijastua yritysten kilpailukykyyn ja sen kautta työllisyyteen.

Suunnitelman sosiaalisia vaikutuksia käsittelevässä kappaleessa 10.3. todetaan, että oikeudenmukaisuus- ja yhdenvertaisuusvaikutuksiin tulee kiinnittää huomiota niin eri toimialojen, työntekijöiden kuin kuluttajienkin osalta. Lisäksi kappaleessa todetaan, että oikeudenmukaisuusnäkökulmien sivuuttaminen voi johtaa vastakkainasetteluun. SAK on tästä samaa mieltä. Jotta YK:n Pariisin ilmastopimuksen ilmastotavoitteet saadaan toteutettua, on toimia kohdennettava sopimuksen mukaisesti työntekijöille oikeudenmukaisen siirtymän varmistamiseen. Työntekijöille tarvitaan muun muassa jatkuvan oppimisen ja uudelleen koulutuksen toimia sekä kattavaa muutosturvaa. Lisäksi tarvitsemme toimivaa vuoropuhelua työmarkkinaosapuolten kanssa niin kansallisia kuin toimialakohtaisia ilmasto- ja energiastrategioita suunniteltaessa ja toimeenpantaessa. Koska ilmastosuunnitelman työllisyysvaikutusarvio on puutteellinen, on vaikea ennakoita ja suunnitella tarvittavia oikeudenmukaisen siirtymän toimia.

VNK:n olisikin viimeistään nyt perustettava vähintään työmarkkinajärjestöistä koostuva työryhmä arvioimaan ilmastopimuksen toimialakohtaisia työllisyysvaikutuksia ja osaamistarpeita 2030- ja 2050-luvuille mennessä. Näin toimiessaan hallitus edistäisi työntekijöiden asemaa oikeudenmukaisen siirtymän näkökulmasta.

On erittäin valitettavaa, että suunnitelmassa ei esitetä mitään käytännön toimia päästövähennyskeinojen oikeudenmukaisuuden edistämiseksi. Ei riitä, että kansalais- ja vastaavien kuulemisten määrää lisätään ilmastosuunnitelmaa valmistellessa.

Ammattiyhdistysliike edellyttää, että sitä kuullaan yhtenä keskeisenä sidosryhmänä nykyistä paremmin. Lisäksi VNK:n on kutsuttava työntekijöitä edustava ammattiyhdistysliike ja muut relevantit sidosryhmät suunnittelemaan, seuraamaan ja arvioimaan ilmastosuunnitelman toimia sekä niiden riittävyyttä erityisesti niiden työllisyysvaikutusten osalta.

Ilmastosuunnitelmassa tuodaan esiin, kuinka ilmastotoimien vaikutukset ovat suhteellisesti suurempia keski- ja suurituloisissa desiileissä kuin alimmissa tulodesiileissä, koska suurempituloiset kotitaloudet kuluttavat energiaa ja etenkin energiaintensiivisiä palveluja sekä absoluuttisesti että suhteellisesti enemmän kuin pienempituloiset kotitaloudet. SAK pitää yhdenvertaisuuden arviointia koskevia osioita merkittävinä, ja niiden sisällöllä on suuri rooli ilmastoimista päätettäessä. Erityisesti päästöjen jakautuminen tulodesiileittäin on tärkeä näkökanta, joka pitää ottaa huomioon. SAK:n näkemyksen mukaan ilmastoimien kustannukset eivät saa kohdistua ainoastaan pienituloisille ja tehtyjä toimia tulee kompensoida erityisesti pienituloisille.

## Muita huomioita

## 15 Muita huomioita

SAK:n tärkeimmät huomiot liittyvät sidosryhmäyhteistyöhön ja oikeudenmukaisen siirtymän periaatteen huomioimiseen osana ilmastopoliittista työskentelyä. Painotamme myös eri ilmastopoliittisten strategioiden eriaikaisen ja osittain lomittaisen valmistelun haasteita suunnitelmien seuraamisen ja kommentoinnin kannalta.

Kokonaisuudessaan ammattiyhdistysliikkeen osallistaminen KAISU-valmisteluun on ollut heikkoa. Toteutuneet kuulemiset ovat olleet informatiivisia, mutta tiiviisti aikataulutettu ja melko yksisuuntainen kuuleminen ei korvaa aidosti osallistavaa ja pitkäjänteistä työryhmätyöskentelyä. Esimerkiksi KAISUn valmistelussa hyödynnetty kansalaisyksikö on hyvä työkalu kansalaisten osallistamiseen, mutta yksilö- ja kuluttajälähtöisen näkökulmansa vuoksi se ei yksin riitä korvaamaan aitoa dialogia sidosryhmien kanssa.

Toivomme jatkossa yhteistyötä, jossa sidosryhmät otetaan laaja-alaisesti mukaan luonnosvalmisteluun jo aikaisessa vaiheessa. Tämän lisäksi SAK suosittelee vahvasti hallitukselle, eduskunnalle ja suunnitelman valmistelusta vastaavalle taholle (YM), että työmarkkinatoimijat otetaan mukaan seuraamaan ja arvioimaan tämän ilmastosuunnitelman toteutumista.

Aiempaa aktiivisempi osallistaminen kytkeytyy myös huomioon oikeudenmukaisen sopeutumisen periaatteen paremmasta huomioimisesta. SAK kannattaa oikeudenmukaisen siirtymän periaatteen soveltamista läpileikkaavasti kaikessa ilmastopoliittisessa työskentelyssä. KAISU:ssa tämä tarkoittaisi muun muassa esitettyjen päästövähennystoimien työllisyysvaikutusten laaja-alaista arviointia sekä muutosten synnyttämien uudenlaisten osaamistarpeiden kartoittamista. Myös tähän prosessiin työmarkkinatoimijoilla olisi paljon annettavaa, ja esitämme, että ammattiyhdistysliike ja muut relevantit sidosryhmät tulisi kutsua arvioimaan ilmastosuunnitelman toimien työllisyys- ja osaamistarvevaikutuksia.

Kaiken kaikkiaan päästövähennystavoitteiden ja -toimien oikeasuhtaisuuden ja kokonaiskuvan arviointia vaikeuttaa eri ilmastopoliittisten strategioiden eriaikainen valmistelu. Esimerkiksi TEM:n Energia ja ilmastostrategia, MMM:n Maankäyttösektorin ilmastosuunnitelma MISU sekä nyt lausuttava KAISU ovat kaikki keväällä 2022 asialistalla, mutta suunnitelmien väliset yhteydet jäävät eriaikaisen valmisteluprosessin vuoksi osin epäselviksi. Monien sektoreiden päästövähennystoimien riittävyyden arvioiminen on haastavaa, sillä alojen kokonaispäästöt voivat jakautua maankäyttö-, päästökauppa- ja taakanjakosektoreille. Valmistelun eriaikaisuus vaikeuttaa kokonaiskuvan arvioimista ja heikentää kansalaisten mahdollisuutta osallistua prosessiin. Tämä voi heikentää ilmastopoliittisten sosiaalisten hyväksyttävyyttä sekä kansalaisten ja sidosryhmien osallisuuden kokemusta.

SAK vastaa kyllä kysymykseen 16 Voiko organisaationi osaltaan edistää ilmastosuunnitelman tavoitteiden saavuttamista. Työntekijöille ja heitä edustavalle ammattiyhdistysliikkeelle kaikkein tärkein ilmastotoimi on oikeudenmukaisen siirtymän periaatteen edistäminen.

Ammattiyhdistysliikkeen ydintehtäviin kuuluu varmistaa työntekijän turva rakennemurroksessa, joka on kunnianhimoisten ja välttämättömien päästövähennystoimien toteutuessa väistämätön. Jotta myös työntekijät kokevat ilmastopoliittiset toimet sosiaalisesti hyväksyttävänä, on tärkeää vahvistaa heidän luottamustaan menetysten kompensointiin, työntekijöiden uudelleen koulutuksen resursointiin sekä uudenlaisten ja kestävien työpaikkojen syntymiseen.

Edunvalvontatyön ohella ammattiyhdistysliikkeellä on keskeinen rooli työntekijöiden koulutuksessa. Ilmastomuutos ja ilmastopoliittikka ovat monisyisiä aiheita, joka tulevat tavalla tai toisella koskettamaan jokaista työntekijää sekä heidän työolojaan ja työn sisältöä. Kaikilla työntekijöillä tulee olla yhtäläinen mahdollisuus osallistua ilmastopoliitikasta käytävään keskusteluun. Jotta tämä voidaan taata, tulee työntekijöiden ja ammattiyhdistysliikkeessä toimivien ilmasto-osaamista vahvistaa. Tätä SAK edistää monenlaisten koulutusten, kampanjoiden ja materiaalien avulla.

SAK ja Työväen Sivistysliitto TSL ovat antaneet jo vuosia liittoasiantuntijoille ja työpaikkojen luottamushenkilöille koulutuksia muun muassa työpaikkojen ilmastotoimista, ilmastomuutokseen sopeutumisesta sekä oikeudenmukaisen siirtymän periaatteesta. Koulutusten tavoitteena on vahvistaa ammattiyhdistysliikkeen ilmasto-osaamista ja viestiä työpaikkatasoisten ilmastotoimien merkityksestä. Koulutukset ovat herättäneet keskustelua myös uudennlaisista osaamistarpeista ilmastomuutoksen aikakaudella.

Palkansaajakeskusjärjestöt SAK, Akava ja STTK ovat osallistuneet Sitoumus2050-hankkeeseen, jossa on tuotettu Kestävä työ -opintomateriaali ja -koulutus ammattiliittojen toimihenkilöille. Kestävää työtä edistetään vahvistamalla reilua työkuultuuria, kannustamalla vastuullisiin valintoihin ja suosimalla ekologisia valintoja ja prosesseja omilla työpaikoillamme. Koulutusta antavat opintokeskukset Työväen Sivistysliitto TSL ja Toimihenkilöjärjestöjen Sivistysliitto TJS.

SAK edistää ilmastotyöllään oikeudenmukaisen siirtymän periaatteen läpileikkaavuutta ilmastopoliitikassa ja vahvistaa työntekijöiden ilmasto-osaamista ja valmiutta vastata työelämän murrokseen. Tämä lisää ilmastotoimien oikeudenmukaisuutta ja sosiaalista hyväksyttävyyttä, sekä edistää parhaimmillaan työntekijälähtöisesti sektorikohtaisten päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

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

Kyllä

Latvatalo Eveliina

SAK ry - Työehdot-osasto ilmastoasiantuntija Anni Toiviainen Kasvu ja  
vaikuttaminen -osasto veropoliittinen asiantuntija Niko Pankka