

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

Taakanjakosektorin tilannekuva:

Suomea velvoittaa sekä kansalliseen ilmastolakiin kirjattu vuoden 2035 ilmastoneutraaliustavoite sekä EU-tason veloitteet. EU:n taakanjakoasetuksen mukaan Suomen tulee vähentää taakanjakosektorin päästöjään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tilanne on haastava, sillä vaikka Suomi on vuosina 2021–2023 alittanut vuotuiset päästökiintiönsä taakanjakoasetuksen mukaisesti, pikaennakkotietojen mukaan vuoden 2024 kiintiö ylitettiin. Useat Petteri Orpon hallituksen toimet ovat hidastaneet taakanjakosektorin päästövähennyksiä. Taakanjakosektorilla ei nykytiedon valossa ole mahdollisuutta hyödyntää maankäyttösektorin joustoa vaan riski siitä, että maankäyttösektorin nieluvaje siirtyy taakanjakosektorille on todellinen.

KEITO-hankkeen nykytoimiskenaarion (WEM) mukaan Suomen taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöt laskevat vuoteen 2030 mennessä noin 18,9 miljoonaan tonniin CO₂-ekv. Tämä ei riitä täyttämään EU:n taakanjakosektorin päästövähennysveloitetta. Arvion mukaan tarvitaan vielä noin 1,8 miljoonan tonnin lisävähennykset vuoteen 2030 mennessä. KAISU:n luonnoksessa esitettyjen lisätoimien arvioidaan tuovan päästövähennyksiä noin 0,95 Mt CO₂-ekv, eli vain noin puolet tarvittavista päästövähennyksistä. Toimet eivät ole riittävät kattamaan taakanjakosektorin päästövähennystarpeita, eivätkä varsinkaan vastaa kokonaiskuvaan jossa maankäyttösektorin nielut ovat romahtaneet, eikä lisätoimia olla esitetty myöskään maankäyttösektorille osana energia- ja ilmastostrategiaa.

Lisäksi jopa näiden lisätoimien vaatimattomien ilmastovaikutusten toteutuminen on epävarmaa, sillä kaikkia lisätoimia ei ole vielä päätetty tai rahoitettu KAISUn julkaisuajankohtaan mennessä. Ilmastotieteen ja Suomea koskevien veloitteiden mukaisten päästövähennysten saavuttaminen edellyttää sekä nopeita poliittisia päätöksiä lisätoimista että varmistettua rahoitusta niiden toimeenpanoon.

Suhde maankäyttösektoriin:

KAISU-luonnoksessa tunnistetaan sanallisesti maankäyttösektorin nieluvajeen muodostama merkittävä riski ilmastotavoitteiden saavuttamiselle, mutta ohjelman esittämät toimenpiteet eivät heijasta tämän riskin mittakaavaa. Erityisen huolestuttavaa on, että maankäyttösektorin kasvava alijäämä uhkaa siirtyä taakanjakosektorin katettavaksi. Kuten myös luonnoksessa todetaan, nykyarvioiden mukaan maankäyttösektorin nieluvaje vuosilta 2021–2025 suhteessa LULUCF-asetuksen velvoitetasoon voi nousta jopa 110–115 Mt CO₂-ekv. tasolle, ja teknisten korjausten sekä joustomekanismien jälkeenkin vaje saattaa jäädä noin 84 Mt CO₂-ekv. tasolle. Tämä olisi moninkertainen koko taakanjakosektorin vuosittaisiin päästöihin verrattuna.

Taakanjakosektoria ei siis ole mahdollista tarkastella erikseen maankäyttösektorin tilanteesta. Hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen edellyttää, että eri sektorien toimet suunnitellaan ja toteutetaan kokonaisuutena niin, että sekä päästövähennykset että hiilinielujen vahvistaminen muodostavat riittävän kehityspolun. Kokonaiskuvassa on siten tärkeää huomioida, ettei hallitus ole esittänyt uskottavia keinoja nielujen vahvistamiseksi. KAISU-luonnos ei kuitenkaan tarjoa edes taakanjakosektorin tarpeita kattavia päästövähennyksiä.

Liikenne

Avovastaus

Yleisesti:

Suomi on sitoutunut puolittamaan kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna. Liikenteen päästöt ovat pääsääntöisesti vähentyneet vuodesta 2007. Päästöt kuitenkin kasvoivat vuonna 2024 (9,7 Mt Co₂, kasvua 4 %).

Suurin osa Suomen liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä (n. 96 %). Orpon hallitus on toimillaan merkittävästi jarruttanut tieliikenteen päästövähennyksiä. Tällaisia päästöjä kasvattavia toimia ovat esimerkiksi jakeluvelvoitteen velvoitetasojen keventäminen, liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen ilman vastaavaa velvoitetaso nostoa, sekä jakeluvelvoitteen joustomekanismi. Lisäksi fossiilisten polttoaineiden verotusta on kevennetty, ajoneuvoveroa on alennettu myös suuripäästöisiltä autoilta, ja joukkoliikenteen arvonlisäveroa on korotettu.

Hallituksen valinnoilla on siis suora vaikutus päästökehitykseen, ja ne vaikeuttavat asetettujen ilmastotavoitteiden saavuttamista liikenteen osalta. Kuten myös suunnitelmaluonnoksessa todetaan, “esitettyjen päästövähennystoimien määrä ei vastaa sitä päästöjen kasvua, jonka hallitusohjelmaan kirjatut toimet aiheuttavat (0,38–1,03 Mt).” Liikenne ei siten ole saavuttamassa sille aiemmin asetettua, 50 % päästövähennystavoitetta vuonna 2030. Ilman näitä heikennyksiä liikennesektori olisi perusuralla saavuttamassa aiemmin asetetut päästövähennystavoitteet vuoteen 2030 mennessä, ja lisätoimien tarve olisi nyt huomattavasti vähäisempi.

Tavoitteiden saavuttamatta jättäminen on Suomelle myös taloudellinen riski. Tavoite liikenteen päästöjen puolittamisesta 2030 mennessä on osa Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (RRP). Jos tavoitetta ei saavuteta Euroopan komissio voi tulkita fossiilittoman liikenteen tiekartta - uudistuksen perutuksi. Tästä VM:n arvion mukaan seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetyks RRF-rahoituksessa.

Jakeluvelvoite ja joustomekanismi:

Jakeluvelvoite on keskeisin liikenteen hiilidioksidipäästöjen alentamisen keino, ja hallituksen siihen tekemät heikennykset vaikuttavat suoraan sekä liikenteen että koko taakanjakosektorin vuoden 2030 päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen.

Hallituksen esityksen mukaisesti jakeluvelvoitetta alennettiin siten, että vuonna 2025 taso 16,5 % (tasosta 29 %), 19,5 % vuonna 2026 (tasosta 29 %) ja 22,5 % vuonna 2027 (tasosta 30 %). Vuosien 2025-2027 tasot jäävät siten alle aiemmassa lainsäädännössä säädettyjen tasojen. Jakeluvelvoitteen tasojen laskeminen tulee arviolta lisäämään tieliikenteen päästöjä 1,38 miljoonaa tonnia vuonna 2025, 1,03 miljoonaa tonnia vuonna 2026 ja 0,8 miljoonaa tonnia vuonna 2027. Jakeluvelvoitteen alentaminen vuosina 2025–2027 tulee myös merkittävästi vähentämään uusiutuvien polttoaineiden kokonaiskysyntää, mikä kasvattaa tieliikenteen päästöjä 3,21 miljoonaa tonnia CO₂e vuosina 2025–2027. Lisäksi liikennesähkön lisääminen jakeluvelvoitteeseen korottamatta jakeluvelvoitetasoa vastaavasti johtaa väistämättä tieliikenteen päästöjen kasvuun.

On myös huomionarvoista, että velvoitetasojen laskeminen vuosille 2025-2027 johtaa tasojen valtavaan 8,5 prosentin hyppäykseen vuosien 2027 ja 2028 välillä. Tämä tulee olemaan äärimmäisen haastavaa toteuttaa ja on epäreilua alan toimijoille sekä kansalaisille. Luonnonsuojeluliitto kehottaa korottamaan vuosien 2026-2027 vähimmäistasoja sekä päästöjen vähentämiseksi että jyrkän harppauksen välttämiseksi.

Velvoitetasojen laskemisen lisäksi jakeluvelvoitetta on heikennetty entisestään esitetyn joustomekanismin kautta. Joustomekanismin nojalla jakelijat voisivat täyttää 5,5 prosenttiyksikköä vaihtoehtoisilla päästövähennystoimilla. Joustomekanismissa mahdollistettaisiin joustot myös maankäyttösektorin puolelle 1 prosenttiyksikön edestä. KAISU:n luonnoksessa todetaan, ettei joustomekanismin käyttöönotolla pitäisi olla vaikutusta taakanjakosektorin velvoitteiden täyttymiseen, sillä päästövähennysten oletetaan toteutuvan muualla taakanjakosektorilla. Luonnonsuojeluliitto huomauttaa, ettei oletukseen voi nojata, ja joustomekanismin ulottaminen maankäyttösektorille kriittisestä lausuntopalautteesta huolimatta luo riskin, että taakanjakosektorin päästövähennyksen heikentyvät.

Joustomekanismin alaisilta toimilta edellytetään kaksinkertaisia päästövähennyksiä sekä lisäisyyttä, ja tämä on Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta erittäin tärkeää. Näistä edellytyksistä huolimatta

joustomekanismi uhkaa heikentää ilmastotoimia, sillä sen kautta saavutetut hyödyt eivät välttämättä korvaa tuotettuja ilmastohaittoja. Koska joustomekanismin alaiset toimet on määritelty hyvin yleisellä tasolla ilman tarkkoja vaatimuksia, hankkeiden toteuttajille jää laaja harkintavalta sekä toteutustavan että ilmastovaikutusten arvioinnin suhteen. Tämä heikentää järjestelmän luotettavuutta ja ennustettavuutta.

Liikennesektorin lisätoimista yleisesti:

Luonnonsuojeluliitto katsoo, että KAISU:n luonnoksessa esitetyt lisätoimen tieliikenteen päästövähennysten edistämiseksi ovat riittämättömät. Toimien päästövähennysvaikutukset ovat huomattavan pieniä verrattuna hallituksen tekemiin heikennyksiin.

Lisäksi suunnitelmassa esitetyt toimet ovat pääosin lyhytaikaisia tukiratkaisuja, eikä siinä esitetä juurikaan pidempiaikaiseen, rakenteelliseen ja kestäväan muutokseen tähtääviä toimenpiteitä.

Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta kestävä liikennejärjestelmä edellyttää käyttövoimamuutoksen lisäksi liikennesuoritteiden vähentämistä kokonaisuudessaan. Suuri osa toimenpiteistä, kuten romutuspalkkiot ja jakeluinfran tuet, kohdistuvat autokannan sähköistämisen ja uudistamisen tukemiseen, sen sijaan että toimilla pyritäisiin vähentämään liikennesuoritetta. Vaikka liikenteen sähköistyminen on tärkeää, ei nykyistä liikennesuoritetta ole mahdollista ylläpitää liikenteen sähköistymisen kautta. Kuten myös suunnitelmaluonnoksessa todetaan, liikenteen sähköistymisessä tarvittavien kriittisten materiaalien saatavuus on haaste, sillä sähköistyminen vaatii valtavat määrät mineraaleja. Kaivostoimintaan vuorostaan liittyy merkittäviä ympäristö- ja ihmisoikeushaittoja, sekä Suomessa että globaalien tuotantoketjujen kautta muualla maailmassa.

Tästä näkökulmasta suunnitelman toimien tulisi ohjata liikennesuoritteiden vähentämiseen, ei sen ylläpidon mahdollistamiseen. Keskeisiä toimenpiteitä olisivat esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen tukeminen. Hallitus on kuitenkin toiminut päinvastaisesti: kävelyn ja pyöräilyn tuki on leikattu murto-osaan aiemmasta, kuten myös suunnitelmaluonnoksesta ilmenee. Vielä vuosina 2021-2022 valtio ohjasi kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan rahoitusta noin 30 miljoonaa euroa/vuosi. Vuonna 2025 rahoitusta kävely- ja pyöräilyhankkeisiin on talousarviossa esitetty 1,8 miljoonaa euroa. Hallitus on myös heikentänyt joukkoliikenteen saatavuutta ja saavutettavuutta, muun muassa korottamalla joukkoliikenteen ALV:n 10 prosentista 14 prosenttiin. Myös suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitusta on leikattu. Samaan aikaan hallitus on toimillaan kannustanut yksityisautoilua, muun muassa alentamalla ajoneuvoveroa.

Lisäksi suunnitelmassa nojataan vahvasti sosiaalisen ilmastorahaston (SCF) mahdollistamiin toimenpiteisiin. Tämä on ongelma, sillä rahaston tarkoitus ei ole rahoittaa maiden päästövähennystoimia, vaan tukea haavoittuvassa asemassa olevia henkilöitä, joihin tulevan polttoaineiden jakeluun kohdistuvan päästökaupan (ETS2:n) vaikutukset osuvat. SCF:n alaisten

toimien tulisi olla lisäisiä tukitoimenpiteitä, ei tapa paikata hallituksen välttämättömiä päästövähennystoimia.

Puhtaiden kuorma-autojen hankintatuet:

Luonnonsuojeluliitto kannattaa puhtaiden kuorma-autojen hankintatukien jatkamista vuosille 2026-2030. Hankintatuet kaasukäyttöisille raskaan liikenteen ajoneuvoille ovat toimiva keino kasvattaa biokaasun osuutta jakeluvetoisissa sekä tukea biokaasun investointeja Suomessa.

Raskaan kaluston hankintatuet mikroyrityksille (SCF-toimi):

Raskaan kaluston hankintatuki mikroyrityksille on toimenpiteenä sinänsä kannatettava, mutta sen osuuden kaikesta SCF:n kautta jaettavasta tuesta tulisi olla selvästi rajattu. Näin varmistetaan, että valtaosa rahoituksesta kohdennetaan ensisijaisesti haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien tukemiseen. Tukien kohdentaminen pelkästään haavoittuviin yrityksiin voi osoittautua käytännössä haastavaksi ja edellyttää tarkkaa harkintaa sekä selkeitä kriteerejä.

Romutuspalkkiokampanja:

Vaikka romutuspalkkio voi olla toimenpiteenä tehokas ja oikeudenmukainen, nyky muodossaan esitys ei ole kannatettava. Hallituksen esityksen mukaan kampanjan keskeinen tavoite on "autokannan uudistaminen sekä autokaupan vaudittaminen" ja esityksen perusteella on selvää, ettei se ole ensisijassa ilmastotoimi.

Esitetyn kampanjan ilmastovaikutukset olisivat mitättömät. Romutuspalkkion saamisen ehdoksi esitetään, että vanhan romutetun auton tilalle hankitaan uusi nollapäästöinen henkilöauto, jonka käyttövoimana on kokonaan sähkö tai vety, tai alle 140 grammaa kilometriltä (WLTP) hiilidioksidia päästävä henkilöauto. Aikaisemmissa romutuspalkkiokampanjoissa päästöraja on ollut korkeintaan 120 grammaa, joten esitetty raja on merkittävästi aiempaa löysempi. Esitetty päästöraja on niin löysä, että se mahdollistaa uudemman polttomoottoriauton hankinnan romutuspalkkion turvin.

Esityksessä arvioidaan romutettavien henkilöautojen tilalle hankittavien bensiiniautojen osuudeksi noin 43 prosenttia. Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta suunta on väärä: polttomoottoriautojen hankintaa ei missään nimessä tulisi tukea, vaan kaikki tuki tulisi ohjata vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien autojen osuuden kasvattamiseen ajoneuvokannassa.

Romutuspalkkion ehtoja tulisi kiristää siten, että palkkio mahdollistaisi ainoastaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien autojen hankkimisen. Esimerkiksi täyssähköautojen toistaiseksi korkeat hinnat huomioiden tulisi kampanjaa laajentaa kattamaan myös käytetyt autot.

Lisäksi palkkiolla tulisi edistää liikennesuoritteiden vähentämistä sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämistä. Siten tulisi mahdollistaa palkkion käyttäminen myös henkilöauton korvaamiseen esimerkiksi sähköavusteisella polkupyörällä, joukkoliikenteen kausilipulla tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävällä yhdistämisspalvelulla, kuten vuosien 2020 ja 2021 kampanjoissa.

Romutuspalkkio pienituloisille (SCF-toimi):

Puhtaiden ajoneuvohankintojen tulorajoitettu tuki on sinänsä tärkeä keino edistää liikenteen päästövähennyksiä, mutta romutustuen vaikuttavuus vähävaraisimpien kotitalouksien kannalta on epävarma. Luonnoksen mukaan tulosidonnaisella romutuspalkkiolla voisi vuosina 2027–2032 hankkia nollapäästöisen, uuden tai käytetyn auton romutettavan suurempipäästöisen auton tilalle.

Koska toimi on SCF:n alainen, sen tulisi kohdistua tukemaan kotitalouksia, jotka ovat autosta riippuvaisia arjessaan, ja ovat siten haavoittuvaisia päästökaupan aiheuttamalle hinnannousulle vuodesta 2027 eteenpäin. Tästä johtuen on erityisen tärkeää, että tuki ohjautuu oikein. On positiivista, että tuki mahdollistaisi myös käytettyjen autojen hankinnan, sillä uusien sähköautojen korkea hinta voi estää tuen piiriin kuuluvia kotitalouksia hyödyntämästä sitä. On kuitenkin huomionarvoista, että monilla pienituloisilla ei ole varaa hankkia sähköautoa edes tuettuna, ja niille, joilla ei ole ennestään omaa autoa, romutuspalkkio ei tuo minkäänlaista hyötyä. Siten SCF:n piirissä on tärkeää edistää myös muita toimenpiteitä, kuten joukkoliikenteen tukemista.

Lisäksi tulisi tarkastella mahdollisuuksia edistää lainajärjestelmän kehittämistä käytettyjen sähköautojen hankintaan sekä sähköautojen sosiaalisen leasingin ohjelmalle. Luonnonsuojeluliitto kannattaa myös mahdollisuutta käyttää romutuspalkkio sähköpyörän tai joukkoliikenteen kausilipun hankintaan.

Tuen ehtojen ilmastovaikutusten osalta on tärkeää tarkentaa päästörajat tuen kautta hankituille ajoneuvoille. Palkkion määrän tulisi ohjautua siten, että nollapäästöisen ajoneuvon hankintaan tai kevyen liikkumisen muotojen tukemiseen kannustetaan korkeammilla palkkioilla. Jos tavoitteena on aito päästöttömyys, tulisi hankintatuki rajata ajoneuvoihin, jotka eivät käytä lainkaan fossiilisia polttoaineita, kuten täyssähköautoihin. Komission ohjeistuksen mukaisesti osana SCF-toimenpiteitä tuen tulisi noudattaa DNSH-periaatetta, eli suunnitelman alaiset toimet eivät saisi tukea fossiilisiin polttoaineisiin lukkiutumista.

Konversiotuet:

Suomen luonnonsuojeluliitto kannattaa konversiotukien edistämistä osana liikenteen irtautumista fossiilisista polttoaineista. Olemassa olevien kulkuneuvojen konvertoiminen on materiaalihokkuuden näkökulmasta merkittävästi parempi vaihtoehto kuin uusien vähäpäästöisten kulkuneuvojen tuottaminen.

Liikenne- ja viestintäviraston muuntotukia koskevan seurantatutkimuksen mukaan miltei 70 prosenttia kyselyyn vastanneista kertoo muuntotuen rohkaiseen tekemään konversion, jota ei olisi muutoin tehnyt tai teettänyt. Suomen Luonnonsuojeluliitto korostaa, että muuntotuet ovat myös oikeudenmukaisuuden näkökulmasta tärkeä ohjauskeino, sillä tukien avulla voidaan helpottaa myös sellaisten ihmisten ja kotitalouksien, joilla ei ole mahdollisuutta tai halua hankkia uutta autoa, siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista ja näin välttää fossiilisten polttoaineiden käytön kasvavat kustannukset.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL)-sopimukset:

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelun edistäminen raskaalle liikenteelle on Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta tärkeää. On kuitenkin huomioitava, että MAL-sopimusten tuoma ilmastohyöty on todella pieni. Sopimukset on myös solmittu jo aiemmin, joten niitä ei tulisi katsoa uuden KAISU:n alaiseksi 'lisätoimeksi'.

Lisäksi Luonnonsuojeluliitto huomauttaa, että MAL-sopimusten menettelyt ovat vieläkin auki, vaikka asia piti hoitaa kuntoon alueidenkäyttölain uudistuksen yhteydessä. MAL-sopimuksiin on aika säätää läpinäkyvä kansalaisten osallistuminen ja vaikutustenarviointi.

Kävelyn ja pyöräilyn valtionavustus (SCF- toimi):

Kävelyn ja pyöräilyn valtionavustus on Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta kannatettava toimi. Toimenpide on oikeudenmukaisuuden näkökulmasta tärkeä, ja sillä pyritään lisäämään liikenneköyhien ja liikenneköyhyyden riskissä olevien ryhmien mahdollisuuksia saavuttaa palveluita ekologisesti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla.

Toimenpiteen muotoilu on kuitenkin hyvin epämääräinen. Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että "kävelyä ja pyöräilyä olisi kenties mahdollista tukea sosiaalisen ilmastonrahaston kautta". Toimenpiteen toteuttamiseen tulee sitoutua ja siihen osoittaa riittävät määrärahat.

Alueellisen joukko- ja kutsuliikenteen kehittäminen (SCF-toimi):

Joukkoliikenteen kehittäminen on avainasemassa myös liikennesuoritteiden pienentämisessä, mikä on ilmastotavoitteiden kannalta merkittävää. Alueellisen joukko- ja kutsuliikenteen kehittäminen on oikeasuuntainen toimi liikenteen päästövähennyksissä ja autoriippuvuuden vähentämisessä sekä alueellisen oikeudenmukaisuuden kannalta.

Koska kyseessä on SCF:n alainen toimi, sen tulisi kohdentua erityisesti haavoittuvimpien kotitalouksien tarpeisiin. On erityisen tärkeää huomioida tukitoimissa pienemmät kaupungit ja kaupunkiseudut sekä harvemmin liikennöidyt alueet, joissa liikenneköyhyys on erityisen suuri haaste. Lisäksi tulisi tarkastella laajemmin keinoja joukkoliikennelippujen hintojen alentamiseksi paikallisella tasolla, sillä edullisemmat ja saavutettavammat joukkoliikenneyhteydet ovat keskeinen keino vähentää yksityisautoilun tarvetta ja edistää oikeudenmukaista siirtymää.

Toimenpiteelle ei ole suunnitelmassa kuitenkaan osoitettu minkäänlaisia määrärahoja tai tarkempia ohjauskeinoja. Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta toimenpidettä tulisi konkretisoida ja siihen osoittaa riittävät resurssit sen vaikuttavuuden varmistamiseksi. Erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edistämisessä tulee pyrkiä pitkäjänteisiin toimiin ja rakenteelliseen muutokseen. Tulee varmistaa, että alueellisen joukko- ja kutsuliikenteen kehittämistä on mahdollista jatkaa myös vuoden 2032 jälkeen.

Julkisen jakeluinfran tuet:

Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta julkisen jakeluinfran tukeminen on toimenpiteenä tarpeellinen. Erityisesti raskaan kaluston jakeluinfran rakentamisen tueksi on edelleen vahva tarve, sillä ajoneuvoja on vasta vähän liikenteessä, eikä jakeluinfran rakentuminen ole toteutunut markkinaehtoisesti. EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra-asetus (AFIR) myös edellyttää Suomea täyttämään velvoitteensa vuoteen 2030 mennessä, eikä Suomi näillä näkymin ole niitä saavuttamassa. Velvoitteiden täyttymättä jäämisestä seuraa sanktio.

Luonnonsuojeluliitto korostaa, että tukea on erityisesti kohdistettava latauspisteisiin, jotka eivät rakentuisi ilman tukea. Kuten Lataava-hankkeessa todetaan, vuosina 2018-2023 suurin osa liikenteen julkisen latausinfraan tuesta kohdentui valtaväylien hankkeisiin, jotka olisivat todennäköisesti toteutuneet ilman tukeakin. Sen sijaan maaseutualueen latausinfraa ei juurikaan tuettu.

Taloyhtiöiden latausinfra-avustus:

Taloyhtiöiden latausinfra-avustuksen jatkaminen on perusteltua, sillä avustus on ollut erittäin suosittu. Luonnoksessa esitetään kampanjamuotoista avustusta vuosille 2026-2027, sekä avustuksen jatkamisen tarpeen ja mahdollisuuksien selvittämistä vuosille 2028-2030. Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta suunnitelmassa tulisi jo nyt sitoutua pitkäjänteisempään avustukseen, sillä sähköautojen osuuden ajoneuvokannassa voidaan olettaa kasvavan lähitulevaisuudessa. Latausinfran puuttuminen taloyhtiöistä voi muodostua pullonkaulaksi, jos sitä ei tueta riittävästi.

Yksityisautokannan sähköistymisen edellytyksenä on kattava latausinfrastruktura. Nykyinen latausinfraohjelma perustuu pitkälti markkinaehtoisuuteen, mutta julkisen tuen tulisi kohdistua myös alueille, joille markkinaehtoisesti ei rakenneta riittävästi latausverkostoa. Tämä on erityisen tärkeää alueellisen tasa-arvon ja oikeudenmukaisuuden näkökulmasta, jotta sähköautoilu olisi aidosti mahdollista laajemmalle osalle kansalaisia.

Sähkökäyttöisten työsuhdeautojen veroetu:

Sähkökäyttöisten työsuhdeautojen veroetu on sinänsä kannatettava toimi, mutta ajoneuvojen ja polttoaineiden verotukseen tulisi puuttua johdonmukaisemmin, jotta ne ohjaisivat aitoihin liikenteen päästövähennyksiin. Pelkästään työsuhdeautojen veroetu koskee rajallista osaa yhteiskunnasta, ja ohjautuu väkisin lähinnä hyvätuloisille.

Lisäksi hallitus päätti lopettaa työsuhdepolkupyörien veroedun kevään 2025 kehysriihessä, vaikka tämä olisi ympäristön ja kansanterveyden kannalta sähkökäyttöistä työsuhdeautoa järkevämpi tuen kohde.

Maatalous

Avovastaus

Yleisesti:

Luonnonsuojeluliitto tunnistaa, että maatalouden suurin päästövähennyspotentiali liittyy toimiin turvemaiden. Suomen peltopinta-alasta noin 10 % on turvemaita, mutta ne aiheuttavat noin puolet kaikista maatalouden päästöistä, jotka tosin kohdistuvat isolta osin maankäyttösektorille. Turvemaiden lisäksi merkittävää päästövähennyspotentialia on myös kasvisperäisen ruoan osuuden kasvattamisella, johon valtion pitäisi aktiivisesti etsiä politiikkakeinoja. Jo pelkästään kansallisten ravitsemussuosittelujen tavoitteiden toteuttamisesta on hyvä lähtö liikkeelle.

Luonnonsuojeluliitto tukee myös esimerkiksi lausuntoluonnoksessa huomioituja kestävä biokaasuntuotantoa, viljelymaan kasvukunnon parantamista ja hiilensidonnan vahvistamista

uudistavan viljelyn keinoin sekä täsmäviljelyä lannoitteiden käytön vähentämiseksi ja omavaraisuuden vahvistamiseksi. Näissä suoraan viljelyyn liittyvissä toimissa avainasemassa on maatalouden tukijärjestelmä, jonka tehokkuutta ilmaston näkökulmasta tulee arvioida kesken kuluvan maatalouspolitiikan ohjelmakauden. Maataloustukia tulee ohjata vahvemmin ilmaston, luonnon ja vesistöjen parhaaksi myös kesken tukikauden.

Turvemaiden päästövähennykset:

Maatalouden kokonaispäästöistä noin kolme neljäsosaa on maaperään liittyviä päästöjä, näistä taas noin kolme neljäsosaa liittyy eloperäisiin eli turvemaihin. Tutkimusten mukaan maatalouden tehokkaimmat päästövähennystoimet liittyvät juuri eloperäisiin maihin.

Noin 70 prosenttia Suomen varastoituneesta hiilestä on sitoutuneena turpeessa. Ojitusten vuoksi maaperän kuivumisen ja turpeen hajoamisen myötä varastoitunut hiili vapautuu ilmakehään, ja erityisesti rehevillä alueilla turpeesta vapautuu paljon hiilidioksidia. Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta turvemaiden ojitukset tulisi lopettaa kokonaan.

Turvepeltojen pohjaveden pinnan nostamisella tai alueen vettämisellä on mahdollista saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä. Turvepeltojen ilmastokosteikkotoimessa tai huonotuottoisten paksuturpeisten peltojen kosteikkotoimessa alue ennallistetaan suon kaltaiseksi alueeksi esimerkiksi patoamalla ojia niin, että pohjaveden pinta nousee pysyvästi tasolle, joka ehkäisee tehokkaasti turpeen hajoamisen. Turvepeltoja vettämillä voidaan vastata myös EU:n ennallistamistavoitteisiin ja luonnon monimuotoisuuden edistämistavoitteisiin.

Vaikka näiden turvepeltoja koskevien toimien ilmastovaikutuksia arvioidaan suunnitelmaluonnoksessa, ei niiden edistämiseksi ole esitetty selkeitä toimenpiteitä tai määrärahoja. Suunnitelmassa vain todetaan, että turvepeltojen viljelyä korotetulla pohjaveden pinnalla tai turvepeltojen vettämistä olisi mahdollista edistää jakeluvelvoitteen joustomekanismin kautta. Strategiassa tulisi linjata selvemmin määrälliset tavoitteet, esimerkiksi vuosittaiset päästövähennystavoitteet, sekä varmistaa toimien pitkäjänteinen ja johdonmukainen rahoitus.

Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta myös kosteikkoviljelyn kansalliset tuet tulisi palauttaa. Kosteikkoviljely on erittäin kustannustehokas ilmastotoimi, mutta Orpon hallitus on leikannut siihen osoitetut määrärahat. Kosteikkoviljelyn tukemista tulisi myös EU-tasolla edistää osana uuden yhteisen maatalouspolitiikan (YMP) valmistelussa, sillä nykyisen ohjelman puitteissa siihen ei ole mahdollista hakea tukia.

Biokaasun tuotannon ja käytön sekä ravinteiden kierrätyksen edistäminen:

Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta biokaasun käyttöönottoa tulee edistää erityisesti liikenteessä. Biokaasulle on osoitettu useissa tutkimuksissa yhtä suuri päästövähennyspotentiaali liikenteessä kuin uusiutuvalla sähköllä kulkeville ajoneuvoille. SYKE:n raportin mukaan päästövähennys biokaasun käytöllä on 20-80 % biojätteestä tehtynä ja 72-202 % lietelannan kohdalla verrattuna vastaavaan bensiiniautoon.

Toimenpiteiden osalta Luonnonsuojeluliitto kannattaa nykyisen tukitason ylläpitämistä. Valtion rahoittamalla ravinteiden kierrätyksen ohjelmalla on rahoitettu myös biokaasunhankkeita. Ympäristölupamenettelyjen 'sujuvoittaminen' ei saa tarkoittaa ympäristövaikutusten arvioinnissa oikaisemista. Biokaasun tuotannon osalta tulee tarkasti huomioida uusiutuvaa energiaa koskevat EU:n kestävyyskriteerit erityisesti raaka-aineena käytetyn kasvibiomassan osalta.

Biokaasua voidaan tuottaa kestävästi esimerkiksi maatalouden ja elintarviketuotannon sivuvirroista. Hallitukselta oli iso takapakki tehdä erillinen päätös jatkaa lantapoikkeuksen käyttöä, vaikka sen siirtymäaika olisi päättynyt vuoden 2024 loppuun automaattisesti. Lantapoikkeus mahdollistaa lannan liikaleivityksen pelloille yli sallittujen fosforirajojen ja kuormittaa siten herkkiä vesistöjämme. Lantapoikkeuksesta luopuminen olisi taannut, että ylimääräinen lanta tulee uudelleen sijoittaa esimerkiksi biokaasulaitosten raaka-aineiksi.

Metsäpinta-alan laajentaminen:

Metsäpinta-alan laajentamista on esitetty maankäyttösektorin nieluja vahvistavaksi toimenpiteeksi osana maa- ja metsätalousministeriön laatimaa metsien kasvun pakettia. Metsitys voi oikein kohdennettuna olla kannatettava toimi. Metsityksen aikaansaama päästövähennys riippuu olennaisesti metsitettävän alueen aiemmasta maankäyttömuodosta, maalajista, puulajista ja metsityksestä kuluneesta ajasta.

Luonnoksessa todetaan, että metsityksen kohteena olisivat maatalouskäytön ulkopuolelle jääneet peltolohkot, turvetuotannosta poistuneet suonpohjat tai ohutturpeiset, heikkotuottoiset pellot. Luonnonsuojeluliitto huomauttaa, että vanhojen turvepeltojen metsitys voi aiheuttaa merkittäviä päästöjä turpeen hajotessa. Siten metsitys tulee rajata ainoastaan hyvin ohutturpeisiin maihin ja kivennäismaihin. Tutkimusten mukaan metsän kasvatus rehevillä kasvupaikoilla on ilmastollisesti kestävä ja hiilivaraston turvaavaa vain hyvin ohutturpeisilla (< 10 cm) ojitusalueilla. Näillä paikoilla puuston hiilivarasto on turpeen hiilivarastoa merkittävämpi.

Kasvispainotteisen ruuantuotannon edistäminen:

Luonnonsuojeluliitto on erittäin pettynyt siihen, ettei suunnitelmassa esitetä minkäänlaisia ohjauskeinoja, jotka tukisivat siirtymää kasvipainotteiseen ja ilmastoystävälliseen ruokavalioon. Ilmastoystävällisen ruuantuotannon ja -kulutuksen tukeminen tulisi nostaa selkeäksi toimenpiteeksi. Lihan ja muiden eläinperäisten tuotteiden kulutusta tulee vähentää ja tuotannon määrää pienentää ohjaamalla julkisia hankintoja, haittaveroilla sekä maataloustukia muuttamalla. Maatalouspolitiikalla on keskeinen rooli tuotantorakenteen uudistamisen mahdollistamisessa, ja se tulisi nostaa politiikkatoimeksi.

Suunnitelmassa viitataan epämääräisesti uusiin kansallisiin ravitsemussuosituksiin, jotka suosittavat kasvipainotteisempia ruokavalioita sekä terveys- että ympäristösyistä. Suunnitelmassa ei tästä huolimatta esitetä mitään toimia, joilla suositukset olisi mahdollista saattaa käytäntöön, ja kasvipohjaista ruuantuotantoa tukea yli eläintuotannon.

Maidontuotannon osalta suunnitelmassa väitetään, että ”kestävin tie maidontuotannon ilmastokuormituksen vähentämiseen on tuotannon tehostaminen”, muun muassa eläinjalostuksen, ruokinnan ja hoidon keinoin. Luonnonsuojeluliitto huomauttaa, että aidosti kestävin tie olisi tehostamisen sijaan tuotannon ja kulutuksen vähentäminen kestäville tasolle kokonaisuudessaan.

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

Yleisesti:

Rakennusten erillislämmityksen osalta suunnitelman toimet perustuvat erityisesti fossiilisten polttoaineiden käytön lopettamiseen tai vähentämiseen kiinteistöjen lämmityksessä. Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta nämä toimet ovat aiheellisia, mutta suunnitelmassa tulisi kiinnittää enemmän huomiota myös rakenteellisen energiatehokkuuden edistämiseen.

Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta rakennusten energiatehokkuuden vaatimuksia tulisi huomattavasti kiristää kansallisella tasolla, koska Suomessa merkittävä osa olemassaolevista ja uusista rakennuksista saavuttaa jo nyt EU:n rakennusten energiatehokkuusdirektiivin (EPBD) asettamat minimivaatimukset. Direktiivin toimeenpanon osalta ei olla pyritty parantamaan energiatehokkuutta, vaan kansallinen lainsäädäntö on asetettu minimitason mukaan. On ilmeistä, että direktiiviä toimeenpanevien asetusten laatimisessa on nojattu energiatuotannon päästöjen vähentymiseen, eivätkä ne nykymuodossaan ohjaa parantamaan rakennusten energiatehokkuutta. Vaikka Suomen energiantuotannosta aiheutuvat päästöt ovat viime vuosina vähentyneet merkittävästi, on tärkeää, että sääntely jatkossakin edistää myös rakenteellisen energiatehokkuuden kehittämistä.

On tärkeää huomioida, että energiantuotannolla on väistämättä ympäristölle haitallisia vaikutuksia, joten energiatehokkuuden parantamista ja energian kokonaiskulutuksen minimoiminen tulisi asettaa etusijalle, eikä ainoastaan keskittyä uusiutuvaan energiaan siirtymiseen.

Samoin kuin liikenteen toimet, erillislämmityksen päästövähennyksiin tähtäävät toimet ovat pääosin tukimuotoisia ja lyhytaikaisia, sen sijaan että niillä tavoiteltaisiin rakenteellista ja kestävää muutosta. Useat esitetyt toimet ja niiden toteutustapa jää myös luonnoksessa epäselväksi.

Pitkäjänteinen panostus energianeuvontaan ja energiaremontteihin on välttämätöntä sekä ilmastotavoitteiden että oikeudenmukaisuuden kannalta. Energianeuvonnan ja tukien kohdentaminen haavoittuvimmille kotitalouksille sekä avustukset asuinrakennusten energiatehokkuuden parantamiseen ovat sekä tarpeellisia että linjassa EU:n rakennusten energiatehokkuusdirektiivin (EPBD) kanssa.

Öljy- ja maakaasulämmityksestä luopumisen tuki:

Luonnonsuojeluliitto kannattaa linjausta jatkaa öljy- ja kaasulämmityksestä luopumisen tukea, joka on osoittautunut tehokkaaksi ja suosituksi keinoksi ja edistänyt merkittävästi siirtymää puhtaampiin lämmitysjärjestelmiin. Toimenpiteet ovat siten perusteltuja, ja niihin tulee osoittaa riittävät resurssit.

Avustusten ja tuen kohdentumiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. DeCarbonHome-hankkeen tutkimuksen mukaan öljylämmitteisissä omakotitaloissa asuvat kotitaloudet ovat keskimäärin iäkkäämpiä, matalammin koulutettuja ja pienituloisempia muihin omakotitaloasujiin verrattuna. Energiaremonttiavustukset ovat kuitenkin tähän mennessä kohdistuneet enemmän hyvätuloisille, korkeammin koulutetuille ja kaupunkialueilla asuville. Kyselytutkimusten mukaan hyvätuloiset toteuttavat lämmitysinvestointeja ilman tukeakin, joten tukien kohdentaminen aidosti lisäisiin tapauksiin on ensiarvoisen tärkeää, jotta julkiset varat käytetään mahdollisimman tehokkaasti.

Nykyisessä tilanteessa jäljellä olevat öljylämmittäjät muodostavat entistä haavoittuvamman ryhmän, ja heidän riskinsä joutua energiaköyhyyteen kasvaa erillislämmityksen päästökaupan myötä. Haavoittuvimmilla kotitalouksilla on edelleen tarvetta lisätiedolle ja henkilökohtaiselle neuvonnalle, ja tukijärjestelmän tulisi olla selkeä ja helposti saavutettava. Tulee myös varmistaa, että jäljelle jäävä omarahoitusosuus ei muodostu kohtuuttomaksi.

Luonnonsuojeluliitto huomauttaa, että öljy- ja maakaasulämmityksestä luopumisen tukia on nyt esitetty mahdolliseksi toimenpiteeksi kolmen erillisen suunnitelman alla. Tukeen on viitattu yhtenä mahdollisena SCP:n toimenpiteenä, jakeuvelvoitteen joustomekanismin toimenpiteenä, ja nyt viimeisimpänä

osana KAISU:a. Yhden toimenpiteen päästövähennyksiä ei voi laskea usean eri suunnitelman alle. On huomionarvoista, että jakeluvelvoitelain mukaan joustomekanismin alaisten toimien on oltava lisäisiä, eli sellaisia, jotka eivät ilman mekanismea toteutuisi. On epäselvää, miksi toimi on mukana mekanismeissa, jos sitä on tarkoitus edistää sosiaalisen ilmaston rahaston tai KAISU:n toimenpiteiden puitteissa. Tätä tulisi selventää.

Korotetun kotitalousvähennyksen jatkaminen öljylämmityksestä luopumiseksi:

Korotetun kotitalousvähennyksen jatkaminen öljylämmityksestä luopuminen on Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta kannatettava toimi. Samoin kuin öljy- ja kaasulämmityksestä luopumisen tuen kohdalla, tulee vähennyksen kohdentumiseen kiinnittää erityistä huomiota, jotta se hyödyttää ensisijassa haavoittuvassa asemassa olevia kotitalouksia.

Toimenpiteen toteutus jää kuitenkin suunnitelmaluonnoksen perusteella hyvin epäselväksi. Luonnoksessa todetaan yleisesti, että vähennystä "voitaisiin jatkaa vuosina 2028–2030". Jotta toimenpiteen päästövähennykset voidaan uskottavasti laskea osaksi suunnitelman ilmastovaikutuksia, tulisi kaikkiin toimenpiteisiin sitoutua ja osoittaa niihin tarvittavat resurssit.

Työkoneet

Avovastaus

Kuten luonnoksessa todetaan, siirtymä nolla- ja vähäpäästöisiin työkoneisiin etenee hitaasti muun muassa koneiden pitkien käyttöaikojen, vähä- ja nollapäästöisten työkoneiden korkeiden hintojen sekä kehittymättömän vaihtoehtoisen käyttövoimien infrastruktuurin takia.

Luonnonsuojeluliitto yhtyy suunnitelman toteamukseen, että työkoneiden päästölaskennan ja työkonekantatietojen puutteellisuus on merkittävä haaste, ja tietopohjaa tulee parantaa. Liitto kannattaa esitystä alan yhteistyöryhmän perustamisesta sekä työkonealan siirtymän tiekartan laatimisesta.

Luonnonsuojeluliitto suhtautuu myönteisesti vaihtoehtoisten käyttövoimien sekä siihen liittyvän infrastruktuurin edistämiseen osana suunnitelmaa. Liitto yhtyy ACE-hankkeen raporttiin perustuvaan ehdotukseen siitä, että vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin tukeminen tulisi kohdentaa kilpailutuskriteereillä alueille, joissa työkoneiden käyttö on erityisen intensiivistä. Lisäksi infrastruktuurin kehittäminen siten, että sitä voisi hyödyntää työkoneiden lisäksi raskaan liikenteen tarkoituksiin olisi kustannustehokas ratkaisu.

Maatalouden työkoneiden fossiilisen polttoöljyn huomattava veroetu (energiaverojen palautus) on ilmaston kannalta erittäin haitallinen tuki. Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta tuen asteittaisesta

lopettamisesta tulisi tehdä päätös KAISU-suunnitelman yhteydessä. Energiaverotyöryhmä on suosittanut tätä raportissaan jo vuonna 2020.

Jätehuolto

Avovastaus

Jätehuollon saralla on kirittävää, sillä Suomi ei ole saavuttanut EU:n jätepolitiikan tavoitteitaan, ja komission on suosittanut Suomen edistämään jätteenpolttoa vähentäviä ohjauskeinoja.

Taakanjakosektorin jätteenpolton päästöt ovat kasvaneet yhdyskuntajätteen energiahyödyntämisen lisääntymisen myötä, mikä on jätehierarkian vastaista.

Jätteenpolton kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä ensisijaisena tavoitteena tulisi olla polttoon päätyvän materiaalin vähentäminen. Tämä lähestymistapa tukisi myös kiertotalouden periaatteita. Luonnonsuojeluliitto peräänkuuluttaa selkeää sääntelyä kierrätyksen edistämiseksi sekä kierrätyskelpoisen jätteen polttamisen vähentämiseksi osana tulevaa kiertotalouslakia.

Mikäli materiaalien uudelleenkäytön ja kierrätyksen edistämistoimet eivät ole riittävän tehokkaita, on perusteltua arvioida jätteenpolttoveron käyttöönottoa. Luonnonsuojeluliitto tukee esitystä selvittää jätteenpolttoon liittyviä taloudellisia ohjauskeinoja osana keväällä 2025 käynnistynyttä Syken toteuttamaa tutkimushanketta.

Luonnonsuojeluliiton yhtyy luonnoksen esitykseen siitä, että Suomen tulee vaikuttaa aktiivisesti siihen, että jätteenpolttolaitokset sisällytetään EU:ssa päästökauppaan. Jätteenpolton sisällyttäminen päästökauppaan on tarpeellista, jotta jätteenpolton ilmastopäästöt saadaan hintaohjauksen piiriin.

Luonnonsuojeluliitto huomauttaa, että CCS/CCSU menetelmät eivät myöskään ole jätehierarkian mukaisia, ja lisäksi niihin liittyy teknisiä epävarmuuksia. Jätehuollon päästövähennyksiä on haettava ensisijaisesti noudattamalla jätehierarkiaa ja panostamalla toimivaan kiertotalouteen. Siten luonnonsuojeluliitto ei kannata esitystä tukea jätteenpolttolaitosten hiilidioksidipäästöjen CCS- tai CCU-hankkeita.

F-kaasut

Avovastaus

Kuten suunnitelmaluonnoksessa todetaan, valtaosa F-kaasujen päästövähennyksistä aiheutuu suoraan EU:n F-kaasuasetuksen mukaisista toimista. Luonnonsuojeluliitto yhtyy suunnitelmassa esitettyihin toimiin, ja huomauttaa, että Syken toteuttamalle julkisten hankintojen kriteerien

päivitystyölle ympäristöystävällisempien ilmastointi- ja lämpöpumppulaitteiden käytön edistämiseksi on varmistettava rahoitus.

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

Kuten suunnitelmaluonnoksessa todetaan, suuri osa teollisuuden päästöistä kuuluu päästökaupan piiriin, ja päästökaupan hintaohjaus on ollut toimivaa teollisuuden päästövähennysten edistämisessä. Luonnonsuojeluliitto kuitenkin huomauttaa, että teollisuuden päästövähennyksissä luotetaan liian vahvasti toimialojen omiin vähähiilisyystiekarttoihin. Tiekartat eivät sido alan toimijoita, ja tiekarttojen erillisuus vaikeuttaa kokonaiskuvan ja tiekarttojen yhteensopivuuden arvioimista.

Luonnonsuojeluliitto kannattaa toimenpiteenä energiatehokkuussopimustoiminnan jatkoa kaudelle 2026-2035 sekä sen rahoituksen vahvistamista.

Vetymarkkinoiden edistämisen osalta Luonnonsuojeluliitto toteaa, että vain uusiutuvalla energialla tuotettu vety edistää fossiilista polttoaineista irrottautumista. Ilmastokestävyyden takaamiseksi vetytalouteen siirtyminen tulee tehdä lisäisen uusiutuvan energian kautta. Vetyyn liittyvät investoinnit eivät saa heikentää luonnon monimuotoisuutta, eikä energiatehokkuustavoitteita. Vetyinfrastruktuurin rakentaminen edellyttää huolellista ympäristövaikutusten arviointia sekä maankäytön ja luonnon monimuotoisuuden huomioimista jo suunnitteluvaiheessa. Suomi ei voi rakentaa vetytaloutta pelkästään vientiin perustuvana teollisuusstrategiana, vaan vedyn tuotannolla on oltava selkeä kansallinen ilmastohyöty.

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

Ilmastolain heikentäminen poistamalla kuntien velvoite laatia ilmastosuunnitelmia on vakava askel taaksepäin ilmastokriisin torjunnassa. Erityisesti pienet kunnat jäävät ilman tukea ja ohjausta, mikä vaikeuttaa niiden mahdollisuuksia toteuttaa tehokkaita ilmastotoimia. Ilmastoratkaisujen toteuttaminen tapahtuu suurelta osin paikallistasolla, kunnissa ja kaupungeissa, ja kuntien suunnitelmat ovat olleet tärkeä väline tuoda päätöksenteko lähelle kansalaisten arkea ja lisätä osallistumismahdollisuuksia.

Suunnitelmavelvoitteen poistaminen romuttaa myös ilmastolain 2 §:n oikeudenmukaisuustavoitetta, jonka mukaan ilmastotoimissa on huomioitava alueelliset erityispiirteet ja sidosryhmien näkemykset. Ilman yhteisiä sisältövaatimuksia ja velvoitetta suunnitelmien laatimiseen ilmastotyön taso kunnissa eriytyy, eikä toimien vaikuttavuutta voida enää seurata tai vertailla valtakunnallisesti.

Poukkoileva ilmastopolitiikka ei ole kuntien, kansalaisten eikä ilmaston etu. Hallituksen tulee johdonmukaisesti vahvistaa ilmastotoimia, eikä purkaa olemassa olevia rakenteita.

Luonnonsuojeluliitto toteaa, että kuntien 'kannustaminen' ilmastojohtamiseen, -yhteistyöhön tai vapaaehtoihin verkostoihin ei ole riittävää. Kunnille tulee varmistaa riittävät taloudelliset resurssit, jotta ilmastotoimia on mahdollista suunnitella, toteuttaa sekä seurata.

Kuntien mahdollisuuksia liittyä Suomen ympäristökeskuksen ylläpitämään Kohti hiilineutraalia kuntaa -verkostoon (Hinku), Motivan ja Suomen ympäristökeskuksen koordinoimaan edelläkävijäkuntien Fisun (Finnish Sustainable Communities) -verkostoon ja Kuntaliiton Ilmastokunnat-toimintaan tulee varmistaa turvaamalla verkostojen määrärahat ja jatkuvuus.

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

Kulutuksen hiilijalanjälkeä on tärkeää tarkastella kattavasti. Suomeen tuotavien tuotteiden taustalla voi olla esimerkiksi kivihiilen energiakäyttöä tai trooppista metsäkatoa, joka vauhdittaa kuumenemistä ja luonnon monimuotoisuuden katoa, mutta tämä ei näy kansallisessa päästölaskennassa. Erityisesti kulutustuotteiden ja ruoan tuotannon taustalla on ulkoistettuja päästöjä. Ulkoistettujen päästöjen vähentämiseen auttaisivat esimerkiksi hiilitullit, kauppasopimusten solmiminen ilmaston ehdoilla ja tuotteiden tuotantoketjujen avaaminen ja yritysten ja sijoittajien velvoittaminen minimoimaan metsäkatoriskin.

Kulutusperäisiä päästöjä syntyy kotitalouksien kulutuksen lisäksi myös julkisesta kulutuksesta ja investoinneista.

Julkiset hankinnat

Avovastaus

Vuonna 2020 laadittu kansallinen julkisten hankintojen strategia painottaa hankintojen ekologista kestävyyttä, erityisesti vähähiilisyyttä ja kiertotalouden edistämistä. Noin viidennes Suomen kulutusperäisestä lasketusta hiilijalanjäljestä syntyy julkisista hankinnoista. Kansainvälisessä vertailussa Suomi on kuitenkin yksi harvoista OECD-maista, joissa ei ole julkisten hankintojen ekologisia tavoitteita tai kansallisia ympäristövähimmäisvaatimuksia.

Julkisia hankintoja sääntelemällä ja ohjaamalla voidaan edistää vähähiilisiä, energiatehokkaita sekä kiertotaloutta ja luonnon monimuotoisuutta tukevia ratkaisuja. On myös tärkeää parantaa hankintojen elinkaarikustannusten ja -päästöjen arviointia.

Tulee varmistaa, etteivät julkiset hankinnat aiheuta negatiivisia ilmasto- ja ekologisia vaikutuksia myöskään muissa maissa. On tärkeää, että kansalliset julkisia hankintoja koskevat linjaukset ovat linjassa esimerkiksi EU-tasolla, jotta sääntely-ympäristö on yhdenmukainen.

Myös julkisten hankintojen kohdalla on pyrittävä ensisijaisesti vähentämään materiaalien kulutusta sekä edistämään kiertotaloutta.

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

Luonnonsuojeluliitto toteaa yleisesti, että ilmastopolitiikan keskeisten suunnitelmien oikeudenmukaisuuden ja ihmisoikeusvaikutusten arviointia ja seuranta tulisi syventää ja yhdenmukaistaa. Ihmisoikeusvaikutuksia arvioidaan erinäisten politiikkaprosessien yhteydessä, mutta niille ei ole yhteistä arviointimenetelmää tai kriteeristöä. Ongelmana on, että eri suunnitelmia ja prosesseja ei huomioida kokonaisuutena vaan erikseen, jolloin kumulatiiviset ja kasautuvat vaikutukset voivat jäädä huomiotta. Lisäksi ihmisoikeusvaikutusten arviointia tulisi tehdä valtioneuvoston ja viranomaisten lisäksi myös riippumattomien asiantuntijoiden toimesta.

Vaikka suunnitelman sosiaalisia vaikutuksia on käsitelty osiossa 9.3, eivät oikeudenmukaisuuden eri ulottuvuuksien huomioiminen ulotu suunnitelman toimenpiteisiin.

Kuten luonnonsuojeluliitto sektorikohtaisissa huomioissaan todennut, esimerkiksi liikenteen ja erillislämmityksen osalta oikeudenmukaisuutta ja toimenpiteiden ohjautumista oikein ei ole riittävästi tarkasteltu.

Saamelaisten oikeuksia ei myöskään olla toimissa huomioitu riittävän vahvasti. Vaikka Saamelaiskäräjiä on saamelaiskäräjälain mukaisesti kuultu, ei saamelaisten erityinen asema alkuperäiskansana näy suunnitelmassa. Esimerkiksi saamelaiskäräjien esittämiä toiveita julkisen liikenteen tukemiseksi harvaan liikennöidyllä saamelaisalueella ei ole suunnitelman toimenpiteissä huomioitu erityisellä tavalla.

Kuten saamelaiskäräjät ovat kuulemisessa todenneet, oikeudenmukainen siirtymä kohti hiilineutraaliutta tulisi toteuttaa tavalla, joka ei heikennä saamelaisten elinkeinoja ja kulttuuria. Oikeudenmukaisuuden toteutumiseksi on varmistettava, että saamelaisten näkökulmat ja perinteinen tieto ovat keskeisessä roolissa ilmastopoliittisessa päätöksenteossa. Ilmastomuutoksen

ja luontokadon vaikutukset ovat jo nykyisellään vaikuttaneet merkittävästi saamelaisten kulttuuriperinteiden ja perinteisten elinkeinojen harjoittamisen edellytyksiin. Suomen ilmastolaissa on huomioitu saamelaisten oikeus ylläpitää ja kehittää omaa kulttuuriaan suhteessa ilmastopolitiikan suunnitelmien valmisteluun. On myös huomionarvoista, että alkuperäiskansojen perinteisen tiedon rooli sekä ilmastonmuutoksen että luontokadon hillinnässä sekä niihin sopeutumisessa on tunnustettu esimerkiksi YK:n biodiversiteettisopimuksessa ja Akwé:Kon -ohjeissa sekä Pariisin ilmastopöytäkirjassa (artikla 7[5]).

Vihreän siirtymän hankkeet ovat lisänneet maankäyttöpaineita Saamenmaalla. Tämä on ongelma jako-oikeudenmukaisuuden sekä tunnustavan oikeudenmukaisuuden näkökulmasta, ja on varmistettava, ettei vihreää siirtymää toteuteta saamelaisten oikeuksien kustannuksella. Saamelaisilla on Suomen perustuslain turvaama oikeus ylläpitää kieliään sekä kulttuuriaan, joka kattaa saamelaisten perinteiset elinkeinot. Oikeudenmukaisuuden toteutumiseksi ja saamelaisten oikeuksien turvaamiseksi Saamenmaalla on varmistettava FPIC-periaatteen, eli tietoon perustuvan ennakkosuostumuksen, toteutuminen.

Muita huomioita

Avovastaus

-

Sundström Edda
Suomen luonnonsuojeluliitto ry