CLIMATE LEADERSHIP COALITION

Climate Leadership Coalitionin lausunto Suomen keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta, VNS 4/2022 vp

Kiitämme mahdollisuudesta lausua koskien hallituksen selontekoa Suomen keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta. Suunnitelma tarjoaa vakaan pohjan transitiolle kohti hiilineutraaliutta.

Esitämme kuitenkin, että tulevaisuudessa siirrytään käytäntöön, jossa **päästökauppasektoria (ilmasto- ja energiastrategia) ja taakanjakosektoria (KAISU) koskevat strategiset linjaukset tehdään samassa prosessissa ja esitetään samoissa asiakirjoissa.** Prosessien yhdistäminen olisi nähdäksemme tarpeellista myös sektori-integraation syvenemisen näkökulmasta.

Tausta

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma (KAISU) koskee ns. taakanjakosektoria eli päästökaupan ulkopuolisia sektoreita maankäyttösektoria lukuun ottamatta ja siinä esitetään toimenpideohjelma taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi tavoitelluille tasoille vuosina 2030 ja 2035. Taakanjako-sektorille kuuluvat liikenteen, maatalouden, rakennusten erillislämmityksen, työkoneiden, jätehuollon ja F-kaasujen päästöt sekä päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden ja muun energiankäytön päästöjä. Ilmastosuunnitelman laatimisesta on säädetty Suomen ilmastolaissa.

Keskeisimpinä lähtökohtina tässä järjestyksessään toisessa ilmastosuunnitelmassa ovat EU:n komission ehdottama vuoden 2030 kiristynyt päästövähennysvelvoite ja Sanna Marinin hallitusohjelmassa asetettu tavoite Suomen ilmastoneutraaliudesta vuonna 2035. Komission Suomelle ehdottama päästövähennys-velvoite vuodelle 2030 on 50 % suhteessa vuoden 2005 tasoon.

Suunnitelman perusskenaarion mukaisten toimenpiteiden ja tavoitteen välille jää 5,6 miljoonan tonnin päästökuilu vuonna 2030 ja vastaavasti 6,1 miljoonan tonnin kuilu vuonna 2035. Nämä vajeet katetaan lisätoimilla, jotka muodostavat taakanjakosektorin ilmastotavoitteet toteuttavan toimenpideohjelman. Suurimmat sektorikohtaiset päästövähennykset on suunnitelman mukaan määrä toteuttaa liikenne- ja rakennusten lämmityssektoreilla sekä päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden ja muun energiankäytön sektoreilla. Komission ehdottaman liikenteen ja rakennusten lämmityksen erillisen päästökaupan on arvioitu toteutuessaan vähentävän taakanjakosektorin päästöjä vajaa 0,3-0,4 miljoonaa tonnia vuonna 2030.

Suunnitelmaa on lausuntomateriaalin mukaan valmisteltu rinnakkain ilmasto- ja energiastrategian kanssa ja sen laatimisen perustana ovat ilmasto- ja energiastrategian kanssa yhteiset, VTT:n vetämässä HIISI-hankkeessa tuotetut skenaariot.

Yleiset kommentit

CLIMATE LEADERSHIP COALITION

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

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

Sektorikohtaiset kommentit

Liikennesektori

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

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

Maataloussektori

Maataloussektorin politiikkakeinoina suunnitelma esittää mm. hiilensidonnan edistämistä. Tavoitteena on edistää *'ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävien hiilensidontamarkkinoiden pelisääntöjen kehitystä kansallisesti ja kansainvälisesti'*. Tavoite on sinällään erinomainen, mutta jää mielestämme

liian avoimeksi ja abstraktiksi. Sen tulisi olla konkreettisempi ja tavoitteeksi tulisi mielestämme asettaa kansainvälisesti laajennettavissa olevan markkinamekanismin kehittäminen ja pilotointi maankäyttösektorin hiilensidontatoimille.

Mielestämme on erinomaista että lannan käsittelyn ja ravinteiden kierrätys on nostettu esille osana maataloustuotannon kokonaiskestävyyttä ja että tavoitteeksi on otettu edellytysten luominen toimiville orgaanisten lannoitevalmisteiden markkinoille. Tämä auttaa pienentämään lannoitteiden ns. piilohiilikuormaa, käytännössähän lannoitteet valmistetaan maakaasusta ja pääosin ulkomaisista raaka-aineista, jolloin niiden hiilisisältö ei kirjaudu päästöksi Suomessa. Mikäli kotimaiselle lannoitteiden tuotannolle luotaisiin kannuste siirtyä vihreään ammoniakkiin, voisimme paitsi vähentää hiilipäästöjä myös vahvistaa kansallisen vetytalouden kehittymisen edellytyksiä.

Niinikään biokaasuohjelman toimeenpanon vahvistamista ja lisäisien toimien esittämistä ohjelman mukaisen tavoitteen, 4 TWh, saavuttamiseksi pidämme erinomaisena.

Kuntasektorin toimet

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

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

Kulutuksen hiilijalanjälki

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

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

Kiertotalouden toimintamallien edistäminen

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

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

Digitalisaatio

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

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

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

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

- Kysynnän ja referenssien luominen uusille palveluille ja teknologioille julkisilla hankinnoilla;
- Uusien investointikannustimien valmistelu ja käyttöönotto digitaalisen ja ekologisen transformaation vauhdittamiseksi yrityksissä
- TKI-rahoituksen kasvattaminen sekä julkisen TKI-rahoituksen ohjaaminen digitaalisten toimintamallien, datainfrastruktuurien ja ekosysteemien kehittämiseen.

Taloudelliset vaikutukset

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

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

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

Edellä mainittujen näkökohtien analysointiin skenaariolaskennassa käytetty malli on ongelmallinen (Juha Honkatukia, 2021). Malli ei ilmeisesti taivu siihen, että vähähiilisyyteen johtavat investoinnit vahvistaisivat yritysten (laadullista) kilpailukykyä vähähiilisyyttä suosivassa markkinassa. Mallinnuksessa investointikustannukset jäävät täysimääräisesti rasittamaan yksikkötyökustannuksia ilman vastinetta kilpailukyvyssä ja yritysten kustannuskilpailukyky heikkenee. Samaan aikaan vientimarkkinoiden preferenssien muuttuminen vähähiilisiä tuotteita suosivaan suuntaan on vaikeasti käsiteltävissä. Näin ollen WAM-vientilaskelmiin liittyvät skenaariot ovat todennäköisesti liian pessimistisiä. Tämä heijastuu myös kokonaistuotannon kehittymistä koskeviin arvioihin ja jopa lopputuleman etumerkkiin.

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

Jos kansallisen politiikkavetoisen hintashokin tarve osoittautuu WAM-skenaariota pienemmäksi, kotitalouksien käytettävissä olevaa tuloa heikentävä hintapiikki jää mallinnettua pienemmäksi. Silloin ostovoima kehittyy esitettyä suotuisammin. Siksi myös yksityisen kulutuksen supistumista ennakoiva mallitulema voi olla liian suuri.

CLIMATE LEADERSHIP COALITION

Käsityksemme mukaan mallinnus ei pysty huomioimaan vihreän siirtymän mahdollistamia työpaikkoja. Esimerkiksi UK:n kansallisen kantaverkoyhtiön selvityksen mukaan maan hiilineutraalisutavoite luo noin 400 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä. Vastaavasti pohjois-Ruotsin vihreän teollisuuden keskittymän (mm. SSAB, LKAB, Northwolt) arvioidaan luovan noin 50 000 uutta työpaikkaa. Myös IEA on arvioinut vihreän siirtymän työllisyysvaikutusen olevan huomattavat.

Jos vientiä ja yksityistä kulutusta koskevat näkymät ovat liian pessimistiset, myös talouskasvua ja työllisyyttä koskevat skenaariot ovat liian pessimistiset. Tämä kyseenalaistaa kokonaistuotannon vuoteen 2050 ulottuvan miinusmerkin. **Ehdotamme, että valtioneuvosto selvittää tarkemmin vähähiilisten tuotteiden ja ratkaisujen vientipotentiaalia, työllisyysvaikutuksia sekä yleisemmin vaikutusta BKT:hen sekä mahdollisuuksia huomioida nämä nykyistä kattavammin osana vaikutusarvioiden mallinnusprosessia.** Teollisuuden vähähiiliset tiekartat tarjoaisivat hyvän pohjan tähän työhön.

Helsingissä 18.10.2022,

Tuuli Kaskinen
Toimitusjohtaja, Climate Leadership Coalition
+358505149752