Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

Ari Nissinen

Ilmastoratkaisut 15.9.2025 SYKE/2025/1767

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta Julkinen
LiV@eduskunta.fi

Viite: Liikenne- ja viestintävaliokunta 18.09.2025 klo 12.00 / K 16/2025 vp / Asiantuntijapyyntö

Asia: K 16/2025 vp Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2025 https://www.eduskunta.fi/pdf/K+16/2025

Suomen ympäristökeskuksen asiantuntijalausunto

Suomen ympäristökeskus (Syke) kiittää mahdollisuudesta lausua Ilmastovuosikertomuksesta 2025. Yhteenvetona Syke toteaa, että vuosikertomus tuo selkeästi esiin kasvihuonekaasupäästöille ja -nieluille asetetut tavoitteet, sekä Suomen että EU:n. Vuosikertomus esittelee myös päästökehityksiä ja suunniteltuja ja toteutettuja toimenpiteitä.

Vuosikertomus tuo selkeästi esiin maankäyttösektorin turvemaiden päästöongelmat ja metsien hoidon ja hakkuiden merkityksen nieluille ja päästöille. Toimien kustannusvaikuttavuutta on tuotu esiin liikenteen osalta, ja vaihtuvana teemana esiin nostettu toimimattomuuden kustannukset on saman asian tärkeä kääntöpuoli.

Ilmastonmuutokseen sopeutumista on käsitelty laajasti, ja se samoin kuin ilmastonmuutoksen terveydellisten vaikutusten tarkastelu tuo ilmastonmuutoksen lähelle ihmisten arkea. Siniset tietolaatikot antavat lisätietoa ajankohtaisista aiheista, kuten Ilmastobarometristä 2025, jonka mukaan kyselytutkimukseen osallistuneista 77 prosenttia näkee ilmastonmuutoksen hillinnällä olevan kiire. Vuosikertomuksen liitteissä on esitetty olennaisia ja mielenkiintoisia tietoja ja graafeja.

Syke on lausunut viimeisen kuukauden aikana yksityiskohtaisesti päästötavoitteista ja päästövähennysten keinoista Energia- ja ilmastostrategian ja Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (KAISU) yhteydessä ministeriöille, ja EU:n 2040 ilmastotavoitteiden yhteydessä eduskunnan valiokunnille. Esittelemmekin nyt etupäässä yleisluontoisia huomioita näistä aiheista, kommentoiden tällä kertaa kuitenkin tarkemmin henkilöliikennettä, raskasta liikennettä, ja työkoneita.

Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

Tilannekuva – ilmaston muuttuminen nyt

Ilmastolaki ei suoraan edellytä vuosikertomukselta kuvausta siitä, miten ilmastonmuutos on Suomessa ja maailmanlaajuisesti edennyt, eikä sitä vuosikertomuksessa kuvata. Samaan aikaan se on kuitenkin ollut tärkeää taustatietoa tämän vuosikertomuksen pitkiin kappaleisiin ilmastonmuutokseen sopeutumisesta, ilmastonmuutoksen terveysvaikutuksista, ja toimimattomuuden kustannuksista. Vaikka juuri nyt kansainväliseltä ilmastopaneelin (IPCC) arviointisyklin välivaiheessa ei ole käytettävissä aivan tuoretta arviota, niin ajankohtaista tietoa löytyy kuitenkin muun muassa Ilmatieteen laitoksen ilmastokatsauksista (www.ilmastokatsaus.fi), Maailman ilmatieteen laitoksen verkkosivuilta (https://wmo.int/topics/climate), ja kansainvälisistä arvostetuista tiedelehdistä kuten Nature Climate Change (www.nature.com/nclimate/). Ilmastonmuutoksen tilanne nyt voisikin olla mahdollinen vaihtuva aihe seuraavaan vuosikertomukseen.

Kasvihuonekaasupäästöt ja ilmastotavoitteiden saavuttaminen

Suomessa on tehty hyvin merkittävät tavoitteet ja toimenpidesuunnitelmat kasvihuonekaasupäästöjen eli ilmastopäästöjen vähentämiseksi, ja päästöjä on jo saatu näiden avulla vähennettyä paljon.

Suurin ongelma on, että Suomen maankäyttösektori on muuttunut merkittävästä hiilinielusta merkittäväksi päästölähteeksi, mikä vaatii ripeitä toimenpiteitä erityisesti metsätalouteen ja turvemaiden viljelyyn, ja heijastuu myös vaadittavien päästötoimien kokonaisuuteen ja erityisesti taakanjakosektorille. Lisäksi taakanjakosektorilla erityisesti maatalous on osa-alue, joka ei ole merkittävästi vähentänyt päästöjään.

Luonnollisten hiilinielujen kehitystä ja sen syitä kuvataan vuosikertomuksessa. EU:n ilmastoneutraalisuustavoite 2050 samoin kuin myös Suomen hiilineutraalisuustavoite 2035 tarkoittavat sitä, että päästöjä on vain hiilinielujen verran. Luonnollisilla hiilinieluilla on ollut merkittävä osa EU:n vuoden 2030 ilmastomuutoksen hillintää koskevien tavoitteiden kokonaisuudessa (mm. LULUCF-asetus), ja on vaikea nähdä, miten ilmastoneutraalius-tavoitteisiin päästäisiin ilman luonnollisia hiilinieluja. Monet luonnollisia hiilinieluja ylläpitävät ja kasvattavat maankäyttösektorin toimet ovat myös vielä pitkään, vuoden 2030 jälkeenkin, kustannustehokkaita verrattuna esillä olleisiin teknisiin hiilensidontaratkaisuihin.

Politiikkakeinojen soveltaminen taakanjakosektorilla on viime aikoina ollut poukkoilevaa, niin että esimerkiksi liikenteen jakeluvelvoitetta ja polttoaineveroja on muutettu vastoin aiempia suunnitelmia. Tämä on jo merkittävästi vaarantanut taakanjakosektorin päästötavoitteiden saavuttamisen vuonna 2030. Lisäksi investointitukien määrää puhtaaseen energiasiirtymään vähennettiin noin kolmasosalla. Yleisesti tiedetään, että yritykset tarvitsevat pitkäjänteistä riittävän vakaata ennustettavissa olevaa sääntely-ympäristöä ja rahoitusmahdollisuuksia menestyäkseen. Tämä pätee myös yritysten investointeihin vihreään ja puhtaaseen siirtymään.

Suomen ympäristökeskus | Finlands miljöcentral | Finnish Environment Institute
Latokartanonkaari 11 | 00790 Helsinki | FINLAND
+358 295 251 000 | mailto: mailto:kirjaamo.syke@syke.fi | Y-tunnus 0996189-5 | **http://www.syke.fi/**

Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

Liikenne

Henkilöliikenteen päästöt ovat pääsääntöisesti vähentyneet vuodesta 2007, mutta kasvoivat vuonna 2024 vuoteen 2023 verrattuna. Tähän vaikuttivat ohjauskeinoihin tehdyt heikennykset, jotka jatkuvat myös tuleville vuosille: Jakeluvelvoitelain päästöohjausta heikennettiin usealla eri tavalla, polttoaineverotusta kevennettiin, ja ajoneuvoveroa kevennettiin suuripäästöisiltä autoilta. Vaikutusta on myös joukkoliikenteen arvonlisäveron nostamisella ja ilmastoperusteisen valtionavustuksen poistamisella. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman määräraha oli vuonna 2025 enää 1,8 M€, kun se oli 17,1 M€ vuonna 2023 ja 8,7 M€ vuonna 2024. Työsuhdepolkupyörien veroetu päätettiin kevään 2025 kehysriihessä poistaa.

Vuosikertomuksen kuviossa 14 näkyy jakeluvelvoitteen muutoksen vaikutus, eli vuoden 2024 edellisestä vuodesta selvästi noussut päästö. KAISUssa esitetyn arvion mukaan hallitusohjelmatoimien vaikutuksesta tieliikenteen päästöt vuonna 2030 kasvaisivat perusennusteeseen verrattuna noin 0,38–1,03 Mt. Kumulatiivinen päästöjen kasvu vuosina 2024–2030 olisi perusennusteeseen verrattuna noin 6–10 Mt ja todennäköisesti jopa suurempi, sillä kaikille heikennyksille ei arvioitu määrällistä päästövaikutusta. Perusennusteen mukaan tieliikenteen päästöt olisivat vuosina 2024–2030 noin 49 Mt; 10 Mt lisä tarkoittaisi siten päästöjen kasvua 20 %:lla perusennusteeseen verrattuna. Ottaen huomioon tieliikenteen suuren osuuden taakanjakosektorin päästöistä tätä päästövajetta on vaikea kompensoida muilla toimenpidealoilla.

Ilmastovuosikertomuksessa ei käsitellä hallituksen esityksenä tuotua ja KAISUssa esitettyä romutuspalkkiokampanjaa, jonka päästövaikutukseksi on arvioitu 0,0085 Mt hiilidioksidipäästövähennys yhden sellaisen vuoden aikana, jolloin palkkiolla hankitut ajoneuvot ovat käytössä. Syken lausunnossa hallituksen esityksestä (VN/20572/2025) totesimme, että valittu päästöraja uusille hankittaville henkilöautoille (140 gCO2/km) on liian korkea ja että ero ehdotetun romutuspalkkion suuruudessa täyssähköautoille ja muille kriteerit täyttäville henkilöautoille on vain 500 euroa, mikä ei todennäköisesti ole tarpeeksi tehokas kannuste täyssähköautojen hankintaan.

Romutuspalkkiota, kuten muitakin liikennesektorin toimia, olisi syytä tarkastella osana kokonaisuutta, joilla pyritään ajosuoritteiden pienenemiseen ja siirtymään kestävämpiin kulkutapoihin (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) ja autokannan tarkemmin kohdistettuun uudistamiseen. Ympäristö- ja terveysnäkökulmista romutuspalkkioon olisi hyvä sisällyttää sähköpyöriä ja joukkoliikennepalveluita, niin kuin edellisessä romutuspalkkiokampanjassa oli. Traficomin selvityksen mukaan etenkin sähköpyörävaihtoehto koettiin kannusteena ympäristöystävällisempään ja terveellisempään liikkumiseen, ja lähes kaksi kolmasosaa sähköpyörän hankkineesta ei olisi tehnyt hankintaa ilman romutuspalkkiota. Palkkion joukkoliikennepalveluihin hyödyntäneet toivoivat puolestaan edullisempia joukkoliikennematkoja.

Onkin huomionarvoista, ettei ilmastovuosikertomuksessa esiin tuoduissa kustannusvaikuttavuuden arvioinneissa eikä KAISUn kustannus-hyötylaskelmissa tunnisteta aktiivisesta liikkumisesta (kävellen ja pyörällä tehdyt matkat, myös joukkoliikenteeseen

Suomen ympäristökeskus | Finlands miljöcentral | Finnish Environment Institute
Latokartanonkaari 11 | 00790 Helsinki | FINLAND
+358 295 251 000 | mailto: mailto:kirjaamo.syke@syke.fi | Y-tunnus 0996189-5 | http://www.syke.fi/

yhdistyen) syntyviä merkittäviä kansanterveydellisiä ja -taloudellisia hyötyjä. Ajoneuvokannan uudistamisen lisäksi ajosuoritteiden hillintä etenkin henkilöautoliikenteessä toisi ilmastohyötyjen lisäksi merkittäviä rinnakkaishyötyjä.

Raskaan liikenteen puolella on huomattava ajoneuvojen päästöintensiivisyys, eli että yksi pitkän matkan kuorma-auto vastaa päästöiltään 40–100 henkilöautoa. Raskaan liikenteen päästöjen vähentämiseksi on kriittistä jatkaa sähkökuorma-autojen hankintatukia, sillä niiden hankinta ei ole vielä markkinaehtoisesti kannattavaa dieselkuorma-autoihin verrattuna. Niiden käyttöönottoa hidastavat nykyisin korkeampi hankintahinta verrattuna dieselkuorma-autoihin sekä puutteellinen sähköverkko- ja latausinfrastruktuuri. EU:n AFIR-asetuksen mukaiset julkiset suurteholatauspisteet ja vedyn jakeluasemat ovat riittämättömiä raskaan liikenteen tarpeisiin. Latausinfraa tulisi tukea myös teollisuusalueilla, jolloin ne hyödyttävät myös työkoneiden sähköistämistä (katso alempana Työkoneet). Sähkön lisäksi bio- ja e-metaani ovat tärkeitä raskaan liikenteen polttoaineita, joten nesteytetyn bio- ja e-metaanin tankkausverkoston laajentamista olisi tärkeää tukea taloudellisesti.

Hankinta- sekä lataus- ja tankkausinfran tukia voidaan kilpailuttaa. Raskaan liikenteen tukibudjetteja kannattaisi merkittävästi kasvattaa, sillä markkina kehittynee itsenäisesti sen jälkeen, kun sähkölataus- ja kaasun tankkausinfra sekä niitä hyödyntävä kuorma-autokalusto on ensin saatu kehitettyä minimitarvevaatimusten mukaiseksi keskeisten logistiikkareittien ja teollisuusyritysten tarpeiden pohjalta. Tämä edellyttää yhteiskunnan tukea infraan ja kalustoon erityisesti markkinakehityksen alkuvaiheessa.

Työkoneet

Ilmastovuosikertomuksessa esitetyt toimet työkoneiden päästöjen vähentämiseksi ovat riittämättömiä puhtaan ja reilun siirtymän edellyttämän teknologisen muutoksen edistämiseksi. Voidaan sanoa, että ‘keppien’ rinnalla yrityksille pitäisi olla tarjolla myös ‘porkkanoita’. Suomessa jakeluvelvoitteiden ja fossiilisten polttoaineiden päästökaupan sekä informaatio-ohjauksen (green dealit) rinnalla olisi tärkeää tarjota elinkeinonharjoittajille tukia sähköinfrainvestointeihin sekä vähäpäästöisten työkoneiden hankintoihin.

Lukuisat infrainvestoinnit eivät tällä hetkellä synny markkinaehtoisesti edes teollisuusalueilla. Monilla teollisuusalueilla sähköinfran omistaa eri taho kuin työkoneita käyttävä yritys, eikä verkko- ja latausinfrastruktuurin kehittäminen etene ilman taloudellisia kannustimia. EU:n AFIR-asetuksen mukaiset julkiset suurteholatauspisteet ja vedyn jakeluasemat sijaitsevat työkoneiden käytön kannalta liian kaukana ja ovat riittämättömiä raskaan liikenteen tarpeisiin. Tukiin voidaan käyttää valtion päästökauppatuloja. Lisäksi nykyinen verokannustin, nopeutettu poisto, on tarjolla myös uusiin dieselkonehankintoihin: verotuen ehdoksi kannattaisi asettaa uusien koneiden vähäpäästöisyys.

Työkonealan puhtaan siirtymän edistäminen edellyttää vahvempaa julkista ohjausta ja rahoituksen lisäämistä, mikä ei ole pelkästään kustannus vaan investointi suomalaisten yritysten kilpailukykyyn sekä kotimaassa että kansainvälisillä vientimarkkinoilla. Monet päästövähennystoimet tukevat työkonealan vientiä. Tämä on erityisen tärkeää nykyisessä

Suomen ympäristökeskus | Finlands miljöcentral | Finnish Environment Institute
Latokartanonkaari 11 | 00790 Helsinki | FINLAND
+358 295 251 000 | mailto: mailto:kirjaamo.syke@syke.fi | Y-tunnus 0996189-5 | http://www.syke.fi/

taloustilanteessa. Suomen työkonevalmistajat sekä niiden arvoketjuissa toimivat yritykset edustavat korkean lisäarvon vientitoimialaa (viennin arvo noin 7 mrd €/v). Siten investoinnit työkonealan puhtaaseen siirtymään ovat omalta osaltaan myös strateginen panostus Suomen kilpailukykyyn ja kestävään talouteen.

Tietolähde: Auvinen, ym. (2025). Politiikkatoimet liikkuvien työkoneiden puhtaan siirtymän edistämiseksi. Työkoneiden päästöjen vähentäminen tukee suomalaisten työkonevalmistajien kilpailukykyä vientimarkkinoilla. Ilmastoratkaisujen vauhdittaja (ACE) -hankkeen raportti 2/2025. http://hdl.handle.net/10138/593784

Tietoliikenne, datakeskukset ja tekoäly

Digitaalisten palveluiden lisääntyminen, mukaan lukien tekoäly, kasvattaa voimakkaasti sähkön ja jäähdytyksen tarvetta. Tämä on tunnistettu tärkeäksi tekijäksi sähköverkkojen suunnittelussa ja datakeskusten sijoittumisessa. Sanoja datakeskus ja tekoäly ei kuitenkaan löydy vielä tästä ilmastovuosikertomuksesta.

Olisiko tämä siis mahdollinen vaihtuva aihe, seuraavan vuoden ilmastovuosikertomukseen? Monipuolisessa tarkastelussa ensimmäiset näkökulmat voisivat olla kasvihuonekaasupäästöt tarvittavan sähkön ja jäähdytysenergian tuotannosta, laitteiden valmistuksesta, ja jakeluverkkojen maankäytöstä. Toinen osa voisi olla tekoälyn potentiaali ratkaisujen löytämisessä digialan ja muiden alojen kasvihuonekaasupäästöihin.

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Suomalaiset kunnat ovat kehittyneet suunnannäyttäjiksi ilmastonmuutoksen hillintätyössä vapaaehtoisuuteen pohjautuvan työnsä kautta, ja muun muassa Hinku-verkosto on hyvin tunnettu. Alueellisen ilmastotyön suunnitelmallisuus tukee samalla Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamista. Kunnissa kustannustehokkaiden ja vaikuttavien ilmastotoimien toteutumista edistää suunnitelmallinen työ ja sitoutuminen toimien edistämiseen sekä ajantasainen päästökehityksen seuranta. Syke ylläpitää päästötietopalvelua, josta löytyvät monipuoliset tiedot eri toimintojen päästöistä kuntakohtaisesti, ja verkkosivusto hiilineutraalisuomi.fi tarjoaa alustan tehokkaalle tietojen ja kokemusten vaihdolle. Kuntien ilmastotyö voi tuoda laajasti myös taloudellista hyötyä ja elinvoimaa kuntiin suorien investointien ja pitkällä aikavälillä toteutuvien kerrannaisten tuotantovaikutusten muodossa.

Julkiset hankinnat

Ympäristöministeriö koordinoi työtä julkisten hankintojen ekologisten tavoitteiden asettamiseksi vuoden 2025 aikana. Työn tavoitteena on asettaa ekologiset tavoitteet ulottuen vuoteen 2035 ympäristövaikutuksiltaan merkittävimmille hankintakategorioille, niiden hiilijalanjäljen ja luontojalanjäljen pienentämiselle sekä kiertotalouden edistämiselle. Ajoneuvot, työkoneet ja kuljetuspalvelut on yksi hankintakategoria, jolle tavoitteita on valmisteltu.

Suomen ympäristökeskus | Finlands miljöcentral | Finnish Environment Institute
Latokartanonkaari 11 | 00790 Helsinki | FINLAND
+358 295 251 000 | mailto: mailto:kirjaamo.syke@syke.fi | Y-tunnus 0996189-5 | **http://www.syke.fi/**

Hiilijalanjäljen ja muiden ekologisten tavoitteiden toimeenpano ja kestävien hankintojen pitkäjänteisen kehitystyön jatkaminen valtion ja kuntien hankintayksiköissä vaatii pitkäjänteistä hankintojen ympäristökriteerien kehittämistä ja neuvontaa. Esimerkkeinä ovat Hankinta Suomi -ohjelma ja Motivan käynnistämä VAUHTI-verkosto ja ylläpitämä kriteeripankki. Vuosina 2018–2023 toiminut verkostomainen KEINO-osaamiskeskus edisti kestävien hankintojen pitkäjänteistä kehittämistä tuloksellisesti, mutta sen rahoitus on lopetettu eikä vastaavaa resurssia kestävyysasiantuntijoiden ja hankinta-alan ammattilaisten väliseen yhteistyöhön nyt ole.

Kotitalouksien kulutus ja sosiaaliset näkökohdat

Yhteiskunta, ihmisten lähiympäristö ja arjen tuotteet muuttuvat sekä ilmastotavoitteiden että muiden teknologisten ja yhteiskunnallisten muutosten seurauksena. Muutoksen taloudelliset vaikutukset kohdistuvat eri tavoin eri ihmisryhmiin. Lähtökohtana tulee tietenkin olla mahdollisimman oikeudenmukainen siirtymä kohti ilmastoneutraalia yhteiskuntaa.

Samaan aikaan on kuitenkin tärkeä tiedostaa, että muutoksen edellyttämiin politiikkakeinoihin kuuluu sekä maksuja ja rajoituksia että kannusteita (‘keppiä ja porkkanaa’), ja ohjausta pyritään toteuttamaan siten, että ilmastovaikutuksiltaan myönteiset valinnat tulevat kotitalouksille edullisemmiksi. Usein kustannushyöty tulee kuitenkin pitkällä aikavälillä ja vaatii aluksi investointeja (kuten lämpöpumppu tai sähköauto). Siten apua muutosten kustannusvaikutuksiin on syytä ohjata erityisesti sitä tarvitseville kotitalouksille, käyttäen jo olemassa olevia tukitoimia (kuten asumisen kohdalla mainittu sosiaalinen ilmastorahasto) ja mahdollisia uusia toimia.

Kulutuksen hiilijalanjälkeä koskevan tietolaatikon kohdalla tuodaan esiin Syken viime joulukuussa päivittämä laskuri www.ilmastodieetti.fi. Laskuriin tosiaan päivitettiin ruokaosio, erilaisten tavaroiden ja palveluiden päästökertoimet, ja sähkön ja kaukolämmön päästöt. Laskuriin olisi tärkeä päivittää nyt autoilun ja muun henkilöliikenteen päästöt, koska ne ovat uusimman liikennekaluston osalta muuttuneet paljon edellisestä päivityksestä.

Sopeutuminen

Ilmastonmuutokseen sopeutumisen toimet ja kansallisen sopeutumissuunnitelman toimeenpano on edennyt hyvin vuoden 2024 aikana. Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) rahoitus on mahdollistanut toimenpiteiden toteuttamista Suomessa eri toimialoilla ja alueilla. Erityisesti kuivuusriskien hallinnan prosessin kehittyminen ja tulvariskien hallinnalla saavutetut konkreettisesti mitattavat hyödyt ovat tärkeitä askelia eteenpäin.

Kuten Syke on aiemmissa ilmastovuosikertomuksen lausunnoissaan todennut, ennakoivalla sopeutumisella saadaan taloudellisia sekä myös hyvinvointiin liittyviä hyötyjä. Onkin hyvä, että aktiivisen sopeutumisen hyötyjä ja toimimattomuuden kustannuksia on tunnistettu vuosikertomuksessa. Toimimattomuudella on taloudellisten haittojen lisäksi haitallisia vaikutuksia hyvinvointiin ja oikeudenmukaisuuteen, sillä ilmastonmuutoksen vaikutukset kohdistuvat osaan ihmisryhmiä suoremmin ja suuremmin kuin toisiin ihmisryhmiin.

Suomen ympäristökeskus | Finlands miljöcentral | Finnish Environment Institute
Latokartanonkaari 11 | 00790 Helsinki | FINLAND
+358 295 251 000 | mailto: mailto:kirjaamo.syke@syke.fi | Y-tunnus 0996189-5 | http://www.syke.fi/

Ilmastotoimet ja terveys

Kuten yllä on todettu, niin ilmastonmuutoksen terveysvaikutukset on aihe, joka kuuluu olennaisena osana sopeutumisen tarkasteluun. On hyvä huomata, että myös luonnon monimuotoisuuden ja lähiluonnon merkitystä ihmisten terveydelle on viime vuosina korostettu uusien tutkimustulosten pohjalta, ja ihmisen ja luonnon hyvinvoinnin yhtäaikaiseen tarkasteluun on otettu käyttöön käsite ja tieteenala Planetaarinen terveys (Planetary health). Myös ilmastonmuutoksen ja terveyden välisten riippuvuuksien tarkastelu kuuluu tämän tieteenalan alle.

Toimimattomuuden kustannukset ja riskit

Toimimattomuuden riskit voivat kasvattaa sekä ympäristöön että yhteiskuntaan kohdistuvia paineita, mikä vaarantaa kilpailukyvyn, turvallisuuden ja oikeudenmukaisuuden. Toimimattomuus ja siirtymän hitaus voivat lisätä kustannuksia ilmastohaittojen lisäksi esimerkiksi energian hinnan nousun kautta, mikä voi johtaa kotitalouksien energiaköyhyyteen. Sen sijaan investoinnit vihreään puhtaaseen siirtymään vahvistavat pitkällä aikavälillä sekä tuottavuutta että yhteiskunnan resilienssiä.

Vuosikertomuksessa esitelty päästövähennystoimien kustannushyötylaskenta (Social Cost of Carbon, SCC) olisi tärkeä tutkimuskohde, jota olisi hyvä harkita laajempaan käyttöön perusteellisten arviointien ja soveltamistarkastelujen jälkeen. Arviointi perustuu tulevien ilmastovahinkojen mallintamiseen ja niiden rahalliseen arviointiin, ottaen huomioon erilaisia tekijöitä, kuten talouden kasvun, väestönkehityksen, teknologian muutokset ja ilmaston fyysiset vaikutukset. Arvioihin voi liittyy huomattavia vaihteluita, koska tulevaisuuden olosuhteet ja ilmastonmuutoksen vaikutukset ovat epävarmoja. Syke näkee mielenkiintoisena tämän tutkimusalan kehittämisen siten, että siinä voitaisiin soveltaa maailmanlaajuisia vaihtoehtoisia sosioekonomisia kehityspolkuja (SSPt), jotka pohjautuvat uusimpien globaalien mallisimulaatioiden tuloksiin, alueellisiin ilmastoennusteisiin – Syke on tuottanut näitä tutkimuslaitosyhteistyössä pohjalaismaakunnille ja Pohjois-Karjalaan (www.syke.fi/fi/projektit/finscapes).

Luonnon monimuotoisuus ja ilmastonmuutoksen hillintä

Luonnon monimuotoisuutta ilmastovuosikertomus käsittelee ilahduttavasti useassa kohdassa, erityisesti maankäyttösektorin ja sopeutumissuunnitelman alla. Ilmasto- ja luonnonsuojelutavoitteiden saavuttaminen samanaikaisesti edellyttää monitavoitteista maankäytön suunnittelua. Liikennesektorilla tämä on olennaista väylien ja verkkojen suunnittelussa, niiden maankäytön suhteen.

Suojelualuesuunnittelussa ja muussa toimintojen suunnittelussa on mahdollista saavuttaa merkittäviä ilmastohyötyjä, kun suojeltavat alueet valitaan sekä luonto- että hiilinielutavoitteiden kannalta viisaasti.

Suomen ympäristökeskus | Finlands miljöcentral | Finnish Environment Institute
Latokartanonkaari 11 | 00790 Helsinki | FINLAND
+358 295 251 000 | mailto: mailto:kirjaamo.syke@syke.fi | Y-tunnus 0996189-5 | **http://www.syke.fi/**

Suomi on sitoutunut toteuttamaan paitsi ilmastoaiheisia niin myös monimuotoisuuteen liittyviä kansallisia ja kansainvälisiä sopimuksia, kuten YK:n biodiversiteettisopimus ja EU:n biodiversiteettistrategia. EU:n strategian tavoitteena on pysäyttää luontokato ja kääntää luonnon monimuotoisuuden kehitys myönteiseksi vuoteen 2030 mennessä. Jäsenmaat ovat sitoutuneet 17 avaintavoitteeseen, jotka ovat keskeisiä luontokadon pysäyttämisen kannalta.

Lausunnon ovat laatineet yksikönjohtaja Ari Nissinen, kehittämispäällikkö Katriina Alhola, erityisasiantuntija Karoliina Auvinen, kehittämispäällikkö Hanna-Liisa Kangas, johtava tutkija Tuomas Mattila, ryhmäpäällikkö Johan Munck af Rosenschöld, kehittämispäällikkö Minna Pekkonen, kehittämispäällikkö Juha Peltomaa, ryhmäpäällikkö Laura Saikku, ja suunnittelija Katriina Virtanen.

Viitteet -

Jakelu Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Suomen ympäristökeskus | Finlands miljöcentral | Finnish Environment Institute
Latokartanonkaari 11 | 00790 Helsinki | FINLAND
+358 295 251 000 | mailto: mailto:kirjaamo.syke@syke.fi | Y-tunnus 0996189-5 | **http://www.syke.fi/**