

## Liikenne- ja viestintävaliokunta

### Ilmastovuosikertomus 2021

### Ympäristövaliokunnalle

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Ilmastovuosikertomus 2021 (K 18/2021 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava ympäristövaliokunnalle.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- erityisasiantuntija Johannes Lounasheimo, ympäristöministeriö
- ylitarkastaja Noomi Saarinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Outi Ampuja, Liikenne- ja viestintävirasto
- professori Mikael Hildén, Suomen ympäristökeskus
- tutkimustiimin päällikkö Marko Paakkinen, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy

#### VALIOKUNNAN PERUSTELUT

(1) Ilmastolain (609/2015) perusteella vuosittain annettavassa Ilmastovuosikertomuksessa seurataan keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (Kaisu) toteutumista. Tämä koskee erityisesti taakanjakosektorin, eli päästökaupan ulkopuolisten sektorien päästökehityksen seuranta suhteessa asetettuihin päästövähennystavoitteisiin. Vuosikertomuksen tarkoituksena on antaa eduskunnalle mahdollisuus käydä keskustelua ilmastopolitiikan ajankohtaisista kysymyksistä tuoreimman tiedon ja asiantuntija-arvioiden pohjalta.

(2) Suomen EU-lainsäädäntöön perustuvana veloitteena on vähentää taakanjakosektorin päästöjä 16 prosenttia vuoteen 2020 mennessä ja 39 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 päästötasoon. Kansallisesti Suomi on sitoutunut puolittamaan kotimaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna. Lisäksi liikenteen tulee vastata hallitusohjelman tavoitteisiin hiilineutraalista Suomesta vuonna 2035.

(3) Kertomuksen mukaan Suomi tavoittelee vuoden 2030 päästövähennystavoitteen saavuttamista uusilla toimilla, joita hallitus on linjannut muun muassa fossiilittoman liikenteen tiekartas-

## Valiokunnan lausunto LiVL 19/2021 vp

sa. Valtioneuvosto teki myös lentoliikenteen sekä meri- ja sisävesiliikenteen osalta periaatepäätökset, joilla vahvistettiin kansalliset toimenpiteet sekä kansainvälisen vaikuttamisen painopisteet näiden liikennemuotojen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Lisäksi Liikenne 12 -suunnitelmassa edistetään kestäviä liikkumismuotoja monipuolisella keinovalikoimalla.

(4) Saadun selvityksen mukaan eniten päästöjä vähentävät ohjaukeinot ja toimenpiteet liikenteen osalta ovat lähitulevaisuudessa biopolttoaineiden jakeluvetoilainsäädännön toteuttaminen ja EU:n raja-arvosäätely uusille henkilö- ja pakettiautoille. Liikenteelle määriteltyjen toimenpiteiden riittävyden kokonaisarviointi tehdään saadun selvityksen mukaan keväällä 2022.

(5) Valiokunta pitää ympäristötavoitteiden saavuttamista erittäin tärkeänä, mutta samalla katsoo, että liikennejärjestelmän tulee mahdollistaa asuminen, yritystoiminta ja tavarankuljetusten toimivuus koko maassa. Tästä syystä tavoitteiden toteuttamisessa on tarpeen ottaa huomioon ympäristövaikutusten lisäksi myös ihmisiin ja yrityksiin kohdistuvat taloudelliset, alueelliset ja sosiaaliset kokonaisvaikutukset.

(6) Valiokunta pitää erittäin hyvänä ja tarpeellisena, että myös informaatio- ja viestintäteknologian alalla on laadittu ilmasto- ja ympäristöstrategia. Valiokunta näkee, että ICT-alan tuomilla ratkaisuilla voi olla keskeinen rooli vihreän siirtymän edistämässä eri toimialoilla.

### *Yleinen kehitys liikennesektorilla*

(7) Liikenteen osuus Suomen taakanjakosektorin päästöistä on huomattava, noin 37 prosenttia, ja samalla noin viidesosa Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Liikenteen päästöt laskivat vuonna 2020 peräti 6 prosenttia verrattuna vuoteen 2019. Saadun selvityksen mukaan päästöjen merkittävä väheneminen vuonna 2020 selittyy kuitenkin erityisesti covid-19-pandemian takia laskeneilla tieliikenteen suoritteilla, ja odotettavissa on, että talouden lähtiessä uudelleen kasvuun myös liikenteen suoritteet kasvavat erityisesti raskaassa liikenteessä.

(8) Saadun selvityksen mukaan Kaisu-suunnitelmassa vuonna 2017 määritellyt liikennesektorin toimenpiteet on pääosin toimeenpantu tai toimeenpano on parhaillaan käynnissä. Asiantuntijakuulemisessa on kuitenkin esitetty yhtenä arviona, että liikenteen päästöjen vähentyminen on ollut hidasta eivätkä nykyisillä toimilla liikenteen päästöt vähene asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Liikennesektorilla siirtymä vähähiilisyteen on näiden arvioiden mukaan vasta alkuvaiheessa. Valiokunta toteaa, että tämä vaatii jatkossakin, että ilmastotoimia seurataan ja arvioidaan aktiivisesti myös mahdollisten lisätoimenpiteiden tarvetta.

(9) Valiokunta korostaa, että asetettuihin tavoitteisiin tulee pyrkiä laajaa keinovalikoimaa käyttäen myös liikennesektorilla. Liikenteen sähköistyminen ei yksin riitä ratkaisemaan tarvittavia päästövähennyksiä, joten tarvitaan laajempaa keinovalikoimaa, kuten muita vaihtoehtoisia käyttövoimia, kestävämpiin liikkumismuotoihin siirtymistä ja liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamista. Asiantuntijakuulemisen mukaan etenkin vuoden 2030 jälkeen tarvitaan selkeästi lisää toimenpiteitä, jotta fossiilittomaan liikenteeseen voitaisiin päästä tavoitteiden mukaisessa aikataulussa.

## Valiokunnan lausunto LiVL 19/2021 vp

### *Autokannan uudistuminen ja vaihtoehtoiset käyttövoimat*

(10) Kertomuksen mukaan asetettu tavoite autokannan uudistumisen nopeutumisesta ei ole vielä toistaiseksi toteutunut. Vuonna 2020 uusia autoja hankittiin selkeästi vähemmän kuin edellisvuosina ja liikennekäytössä olleiden autojen keski-ikä jatkoi siten kasvuaan. Myös käytettyjen autojen maahantuonti laski edellisvuoteen verrattuna. Toimenpiteinä vuonna 2020 toimeenpantiin romutuspalkkiokampanja vuosille 2020—2021, ja loppuvuodesta 2020 voimaan tuli myös hankintatuki kaasukäyttöisille kuorma-autoille. Vuodesta 2018 on ollut voimassa hankintatuki täyssähköautoille ja muuntotuki kaasu- ja etanolikonversioille. Vuoden 2020 loppuun mennessä täyssähköauton hankintatukea oli myönnetty yhteensä noin 3 500 autolle. Valiokunta näkee, että ajoneuvokannan uudistumisen nopeuttamiseksi tarvitaan uusia keinoja.

(11) Kertomuksen mukaan uusien autojen ominaispäästöt pienenevät hieman vuonna 2020 dieselkäyttöisiä autoja lukuun ottamatta. Valiokunta pitää positiivisena, että tähän kehitykseen vaikutti kertomuksen mukaan erityisesti vaihtoehtoisten käyttövoimien osuuden lisääntyminen.

(12) Asiantuntija-arvioiden mukaan Suomessa täyssähköautolla on sen elinkaaren aikana selkeästi pienemmät hiilidioksidipäästöt kuin bensiini- ja dieselautoilla, noin kolmasosa bensiiniautojen ja puolet dieselautojen päästöistä. Arviossa on otettu huomioon auton valmistuksen ja sen romutuksen päästöt sekä eri polttoaineiden tuotannon synnyttämät päästöt koko elinkaaren ajalta. Sataprosenttisella biokaasulla ajettaessa kaasuauton elinkaari-päästöt vastaavat täyssähköauton päästöjä, jos täyssähköautoon vaihdetaan akku sen elinkaaren aikana.

(13) Valiokunta pitää hyvänä, että saadun selvityksen mukaan Kaisu-suunnitelmassa sähköautoille asetettu tavoite, 250 000 sähköautoa (täyssähköautot ja ladattavat hybridit), saavutetaan nykyisillä ohjaukeinoilla, ja todennäköisesti sähköautojen määrä vuonna 2030 on huomattavastikin tätä suurempi. Myös vuoden 2020 välitavoitteet sähkö- ja kaasuautoista saavutettiin yli kaksinkertaisina, ja sähköautojen määrä vuonna 2020 kaksinkertaistui verrattuna vuoteen 2019. Täyssähköautojen osuus kaikista sähköautoista (17 %) ei kuitenkaan kasvanut edelliseen vuoteen verrattuna. Keskeistä ilmastotavoitteiden kannalta on edistää täyssähköautojen ja muita vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien autojen osuuden kasvua, mutta myös sähkön, kaasun ja muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin kehittymistä.

(14) Teknologian kehittyminen luo uusia mahdollisuuksia myös päästöjen vähentämisen kannalta. Tästä syystä on myös tärkeää, että toimenpiteet ja sääntely ovat mahdollisimman pitkälle teknologianeutraaleja teknologian kehittymisen varmistamiseksi.

### *Liikennejärjestelmän energiatehokkuus*

(15) Kertomuksen mukaan toimenpiteitä liikennejärjestelmän energiatehokkuuden lisäämiseksi on toteutettu laajalti. Keväällä 2021 valtioneuvosto päätti valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021—2032. Lisäksi vuonna 2020 sovittiin MAL-sopimukset neljän kaupunkiseudun kanssa ja keväällä 2021 kolmen uuden kaupunkiseudun kanssa. Valiokunta painottaa, että liikennejärjestelmän energiatehokkuuden ja ympäristövaikutusten kannalta on erittäin tärkeää huolehtia myös perusväylänpidosta ja väylien kunnosta sekä joukkoliikenteen rahoituksen riittävydestä.

## Valiokunnan lausunto LiVL 19/2021 vp

(16) Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on esitetty lisätoimenpiteitä. Valiokunta pitää fossiilittoman liikenteen tiekartan tehokasta toimeenpanoa tärkeänä.

### *Kävely ja pyöräily*

(17) Kertomuksen mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimeenpano on käynnissä, ja tavoitteena on toteuttaa ohjelma tällä hallituskaudella.

(18) Vuonna 2020 kävelyn ja pyöräilyn investiohjelman kuntien avustuksiin varattiin 32,9 miljoonaa euroa ja vuonna 2021 lähes 30 miljoonaa euroa. Asiantuntija-arvioiden mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteisiin nähden näyttää kuitenkin siltä, että edistämistoimet eivät ole vielä riittäviä. Ohjelmassa asetettu tavoite on kunnianhimoinen, ja sen saavuttaminen vaatii asiantuntija-arvioiden mukaan todennäköisesti uusia lisätoimia.

(19) Valiokunta katsoo, että keskeistä on huolehtia rahoituksen riittävydestä myös jatkossa ja panostaa nykyistä enemmän myös pyöräilyliikenteen ympärivuotiseen ylläpitoon.

### *Ilmastonmuutokseen varautuminen*

(20) Saadun selvityksen mukaan Suomen kansallisen ilmastonmuutoksen sopeutumissuunnitelman päivitys valmistellaan maa- ja metsätalousministeriön vetämässä hankkeessa. Sopeutumissuunnitelman toimeenpanolla ja päivittämisellä pyritään vähentämään haitallisia seurauksia, joita ilmastonmuutoksesta aiheutuu muun muassa ihmisten turvallisuudelle, terveydelle ja elinoloille, luonnolle ja muulle ympäristölle, elinkeinoille, infrastruktuurille ja yhteiskunnan tärkeille toiminnolle. Valiokunta pitää tärkeänä, että myös liikennesektorilla varaudutaan kattavasti ilmastonmuutoksen aiheuttamiin haasteisiin.

### *Kertomuksen jatkokehittäminen*

(21) Valiokunta katsoo, että Ilmastovuosikertomus antaa nykyisellään hyvän yleiskuvan tilanteesta ja toimenpiteiden vaikutuksista. Kertomusta on kuitenkin tarpeen kehittää siihen suuntaan, että jatkossa kiinnitettäisiin erityistä huomiota niihin tekijöihin, jotka ovat vieneet kehitystä halluttuun suuntaan, ja toisaalta niihin seikkoihin, jotka näyttävät muodostuvan esteiksi saavuttaa asetettuja tavoitteita. Valiokunta painottaa, että kertomuksessa tulee arvioida valittujen toimenpiteiden riittävyttä ja vaikutuksia mahdollisimman monipuolisesti.

## **VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS**

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

*että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

## Valiokunnan lausunto LiVL 19/2021 vp

Helsingissä 14.10.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd  
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk  
jäsen Pekka Aittakumpu kesk  
jäsen Heikki Autto kok  
jäsen Sandra Bergqvist r  
jäsen Seppo Eskelinen sd  
jäsen Janne Heikkinen kok  
jäsen Jari Kinnunen kok  
jäsen Johan Kvarnström sd  
jäsen Sheikki Laakso ps  
jäsen Jenni Pitko vihr  
jäsen Mirka Soinikoski vihr  
jäsen Ano Turtiainen vkk  
jäsen Paula Werning sd  
varajäsen Matias Marttinen kok  
varajäsen Jari Myllykoski vas  
varajäsen Jani Mäkelä ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula

## Valiokunnan lausunto LiVL 19/2021 vp Eriävä mielipide 1

### Eriävä mielipide 1

#### Perustelut

Ilmastolain 14 §:n mukaisesti valtioneuvosto toimittaa eduskunnalle Ilmastovuosikertomuksen eli tiedot päästökehityksestä sekä keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan sisältyvien päästövähennystavoitteiden toteutumisesta.

Kokoomuksen valiokuntaryhmä yhtyy vuosikertomukseen ja liikennevaliokunnan siitä antamiin lausuntoihin yleisesti ottaen painottaen kuitenkin eri tavalla liikenteen päästövähennyksien toteuttamista. Kokoomus katsoo, että kaikkien esitettyjen ilmastotoimenpiteiden tulee olla teknologianeutraaleita, eli hiilipäästöt ja niiden tosiasiallinen vähentäminen ratkaisevat, ei jonkin liikenne- tai polttoainemuodon suitsiminen tai suosiminen itseisarvona.

Valiokunnan lausunnossa tulisi korostaa painokkaammin sitä näkökulmaa, että olennaista ei ole esimerkiksi yksityisautoilun liikennesuoritteen vähentäminen, vaan liikenteen kokonaispäästöjen vähentäminen. Siksi kokoomuksen valiokuntaryhmä pitää Ilmastovuosikertomuksen tavoitetta henkilöautoliikennesuoritteen kasvun taittamiseksi ongelmallisena. Valiokuntaryhmä pitää tehokkaampana ilmastopolitiikkana uuden vähäpäästöisemmän teknologian nopeampaa käyttöönottoa. Kokoomuksen valiokuntaryhmä katsoo, että keskeinen tapa tähän on ajoneuvokannan uudistuminen sekä vähäpäästöisempien käyttövoimien yleistyminen.

Kokoomus pitää hyvänä tavoitteena Ilmastovuosikertomuksessa mainittua tavoitetta ajoneuvokannan uusiutumisesta. Ilmastovuosikertomuksessa kuitenkin todetaan, ettei ajoneuvokanta ole uudistunut toivotulla vauhdilla. Tähän kokoomus on esittänyt useissa vaihtoehtobudjeteissaan täsmäkeinona autoveron asteittaista poistamista.

Sähköautoilun ja yhä vähäpäästöisempien polttomottoreiden yleistyessä keskeistä on uuden teknologian nopeampi käyttöönotto. Tällä hetkellä ilmastopolitiikassa yleisenä päästövähennyskeinona esitetään henkilöautoilun liikennesuoritteen vähentämistä, mutta tämä on väärää politiikkaa. Autoilijoiden kurittamista ja polttoaineen hintojen korottamista toimivampaa politiikkaa olisi nopeampi siirtymä kohti mahdollisimman vähäpäästöistä ajoneuvoliikennettä. Ilmastovuosikertomuksen ja ilmastopolitiikan peruslähtökohta autoilijoiden kurittamisesta on siis väärä.

Kokoomuksen liikennevaliokuntaedustajat pitävät kielteisenä asiana henkilöautoilijoiden kurittamiseen tähtäävää politiikkaa myös työn tarjonnan ja työnteon kannattavuuden näkökulmasta. Hallituksen väläyttämät toimet esimerkiksi työpysäköinnin muuttamiseksi verotettavaksi etuudeksi tai polttoaineveron korotukset ovat omiaan vähentämään työn vastaanottamisen kannattavuutta. Moni pienituloinen, esimerkiksi palvelualoilla työskentelevä tekee jatkuvaa punnintaa työnteon kannattavuudesta. Monille suomalaisille henkilöautoilu on ainoa tarkoituksenmukainen työmatkojen taittamisen muoto. Suomi ei tarvitse yhtäkään päätöstä, joka heikentää työnteon vastaanottamisen kannustimia.

Kokoomuksen valiokuntaryhmä katsoo, ettei liikennevaliokunnan lausunnossa suhteessa Ilmastovuosikertomukseen 2021 näy riittävällä tavalla henkilöautoliikennettä puolustava näkökulma,

**Valiokunnan lausunto LiVL 19/2021 vp**  
**Eriävä mielipide 1**

vaan sen kurittamiseen tähtäävä näkökulma. Kokoomus katsoo, ettei olennaista ole henkilöautoilun ajosuoritteiden taittaminen laskuun vaan päästöjen taittaminen laskuun.

***Mielipide***

Edellä olevan perusteella esitämme,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että ympäristövaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavan kannanoton (***Eriävän mielipiteen kannanottoesitys***):

***Eriävän mielipiteen kannanottoesitys***

Eduskunta edellyttää, että kertomuksen johdosta hallitus ryhtyy toimenpiteisiin, joilla ilmastopolitiikassa lähtökohdaksi ei aseteta eri liikennemuotojen liikennesuoritteiden vähentämistä vaan päästöjen kustannusvaikuttavaa vähentämistä uusimmalla teknologialla ja ajoneuvokannan nopeammalla uusiutumisella.

Helsingissä 14.10.2021

Heikki Autto kok  
Janne Heikkinen kok  
Jari Kinnunen kok

## Valiokunnan lausunto LiVL 19/2021 vp Eriävä mielipide 2

### Eriävä mielipide 2

#### Perustelut

Ilmastolain mukaan valtioneuvosto toimittaa vuosittain eduskunnalle Ilmastovuosikertomuksen, jolla seurataan yleistä päästökehitystä ja keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman tavoitteiden toteutumista. Niin ikään suunnitelma sisältää kartoituksen politiikkatoimista ja arvion sopeutussuunnitelman toimeenpanotilanteesta. Kertomuksessa tarkastellaan myös taakanjakosektorin velvoitteiden saavuttamista ja kokonaispäästökehitystä suhteessa vuoden 2035 hiilineutraaliustavoitteeseen. Lisäksi EU on tehnyt päätöksen vuoden 2030 oman tavoitteen kiristämiseksi. Tähän liittyvät lainsäädäntöehdotukset julkistettiin nyt menneenä kesänä heinäkuussa. Maamme tähän asti suunnitellut toimet eivät riitä täten nykyistä tiukempaan päästövähennystavoitteeseen. Tämän johdosta istuva hallitus sisällyttää lisätoimia valmisteilla olevaan uuteen keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan ja ilmasto- ja energiastrategiaan. Näitä tarvitaan valtioneuvoston mielestä sekä vuoden 2030 EU-tavoitteen että hallituksen oman hiilineutraaliustavoitteen 2035 saavuttamiseksi.

Ensinnäkin Perussuomalaisten valiokuntaryhmä näkee, että ilmastokertomukseen sisältyy laajasti sellaisia ilmastopoliittisia asioita ja toimenpiteitä, joita olisi voitu toteuttaa aikataulullisesti sekä myöhemmin että vähemmän kireämpään tahtiin. Eräs tällainen asia on juuri liikenne ja sen päästövähennykset. Liikenteen osalta haluamme muistuttaa myös siitä, että keskeisimmät keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan sisältyvät toimeenpannut toimet ovat liikenteessä käytettävien biopolttoaineiden jakeluelvoite sekä kevyen polttoöljyn sekoitettavan biopolttoöljyn jakeluelvoite. Perussuomalaiset näkevät, että tämä jakeluelvoitevaade lisää autoilevalle kansallemme liikkumis- ja muita kustannuksia merkittävästi.

Toisaalta emme katso valiokuntaryhmänä myöskään hyvällä sitä, että hallitus on vaikuttanut liikenteen päästöihin myös liikenteen verotuksella ja hinnoittelulla siten, että se rankaisee kansaa. Hallitusohjelman mukaisesti istuva hallitus on täten korottanut liikennepolttonesteiden valmisteveroa elokuusta 2020 alkaen merkittävästi. Hallitusohjelman mukaan tällä hallituskaudella valmistellaan myös liikenteen verouudistus, mikä todennäköisesti tuo autoilevalle kansanosalle ja maaseudun asukkaille lisäkustannuksia edelleen nykyisestä.

Lopuksi muistutamme myös siitä, että komissio julkaisi kesällä oman ilmastopakettinsa, jossa on mukana myös liikennesektori. Kyseessä on siis toimenpidepaketti, jonka tavoitteena unionilla on mm. ilmasto- ja energiapolitiikan varjolla sekaantua yhä enemmän esimerkiksi myös jäsenmaiden metsäpolitiikkaan ja siihen, miten kukin metsiänsä voi käyttää. Nyt metsäpolitiikka kuuluu tiukasti jäsenmaiden määräysvaltaan, ja niin sen pitää olla jatkossakin. Lisäksi näemme valiokuntaryhmänä, että mm. tulevien CAP-toimenpiteiden koko EU-rahoituksesta suunnataan liikaa ilmastotoimenpiteisiin EU-tasolla. Samaa ongelmallisuutta on jo näkyvissä myös kansallisen rahoituksen puolella. Tällä isolla kokonaisuudella voi olla todellisuudessa negatiivisia vaikutuksia monelle kuljetusryttäjälle — teollisuuden aloille, jotka ovat jo kehittäneet esimerkiksi uusia tekniikoita omilla sektoreillaan. Samaten tällä voi olla suuria negatiivisia vaikutuksia metsäteollisuuden puunsaantiin ja sitä kautta koko maan työllisyyteen ja vientituloihin.



**Valiokunnan lausunto LiVL 19/2021 vp  
Eriävä mielipide 2**

***Mielipide***

Edellä olevan perusteella esitämme,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että ympäristövaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi kannanoton (***Eriävän mielipiteen kannanottoesitys***):

***Eriävän mielipiteen kannanottoesitys***

Eduskunta edellyttää, että kertomuksen johdosta hallitus ryhtyy toimenpiteisiin, joilla se lopettaa ylikireitä ilmastopoliittisia toimia ja tekee päätöksiä niistä lähtökohdista käsin, jotka korostavat työllisyystoimia ylikireän ilmastopolitiikan sijaan.

Helsingissä 14.10.2021

Sheikki Laakso ps  
Jani Mäkelä ps  
Ano Turtiainen vkk