

**YKSITYISAUTOILUN PÄÄSTÖVÄHENNYSOIMIEN  
SOSIAALINEN OIKEUDENMUKAISUUS JA  
SOSIAALINEN KESTÄVYYS**

Aineistolähtöinen sisällönanalyysi yksityisautoiluun  
kohdistuvien päästövähennystoimien sosiaalisista  
vaikutuksista

Antti Haapaniemi  
Maisterintutkielma  
Yhteiskuntapolitiikka  
Yhteiskuntatieteiden ja  
filosofian laitos  
Jyväskylän yliopisto  
Kevät 2024

# JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Tiedekunta Humanistis-yhteiskuntatieteellinen	Laitos Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos
Tekijä Antti Haapaniemi	
Työn nimi YKSITYISAUTOILUN PÄÄSTÖVÄHENNYSOIMIEN SOSIAALINEN OIKEUDENMUKAISUUS JA SOSIAALINEN KESTÄVYYS	
Oppiaine Yhteiskuntapolitiikka	Työn tyyppi Maisterintutkielma
Aika Toukokuu 2024	Sivumäärä 47
Ohjaaja Nathan Lillie	
Tiivistelmä Pro gradu -tutkielmassani tutkin yksityisautoilun päästövähennystoimien sosiaalista oikeudenmukaisuutta ja sosiaalista kestävyttä. Yksityisautoilun päästöt vastaavat noin kymmenyksestä koko Suomen päästöistä. Koska liikenne kuuluu taakanjakosektorille, eli se ei kuulu EU:n päästökaupan piiriin, on päästövähennystoimet kansallisen politiikan määriteltävissä. Tutkin mitä oikeudenmukaisuuskysymyksiä eduskuntakeskusteluissa nousee aiheen tiimoilta ja mitkä toimet nähdään epäoikeudenmukaisina. Teoreettisena viitekehystenä tutkielmassani toimii Rawlsin oikeudenmukaisuusteoria ja Senin toimintakykyteoria. Lisäksi teoreettisena käsitteenä on sosiaalinen kestävyys. Tutkimuksen aineistona on eduskunnan julkiset pöytäkirjat vuosilta 2019–2021. Analysoin aineistoa aineistolähtöisellä sisällönanalyysillä. Tuloksena sain seitsemän oikeudenmukaisuuskysymyksiä käsittävää teemaa, jotka olivat alueellinen tasa-arvo, terveys, vapaus, oikeus, työllisyys, sosioekonominen asema ja yksityisautoilijat ilmastotoimien maksajina. Näistä neljä teemaa oli keskusteluissa vallitsevia. Epäoikeudenmukaisina päästövähennystoimina nähtiin korkea ohjaava verotus, tietullit ja sähköautojen hankintatuki. Teoreettinen viitekehys tuki löytöjä.	
Asiasanat päästövähennys, sosiaalinen oikeudenmukaisuus, sosiaalinen kestävyys, yksityisautoilu	
Säilytyspaikka Jyväskylän yliopisto	
Muita tietoja	

# SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO.....	1
2 YKSTITYISAUTOILUN PÄÄSTÖVÄHENNYSOIMET .....	4
2.1 Ilmastonmuutos ja liikenne .....	4
2.2 Vaihtoehtoiset tavat korvata fossiiliset polttoaineet liikenteessä .....	5
2.3 Liikenteen päästövähennystoimet Suomessa.....	7
3 SOSIAALINEN OIKEUDENMUKAISUUS .....	11
3.1 Rawlsin oikeudenmukaisuusteoria.....	11
3.2 Senin toimintakykyteoria.....	15
3.3 Rawlsin ja Senin näkemyserot .....	19
3.4 Ilmasto-oikeudenmukaisuus .....	20
3.5 Rawlsin ja Senin teoriat ja ilmasto-oikeudenmukaisuus .....	22
4 SOSIAALISESTI KESTÄVÄ KEHITYS .....	24
4.1 Kestävä kehitys.....	24
4.2 Sosiaalinen kestävyys ja päästöjen vähentäminen.....	27
4 TUTKIMUSTEHTÄVÄ JA METODI.....	30
4.1 Tutkimustehtävä.....	30
4.2 Aineisto .....	31
4.3 Tutkimusmetodi .....	32
5 TULOKSET.....	34
5.1 Oikeudenmukaisuuskysymykset yksityisautoilun päästövähennystoimissa .....	34
5.2 Epäoikeudenmukaiset yksityisautoilun päästövähennyskeinot .....	37
5.3 Yksityisautoilun päästövähennystoimien oikeudenmukaisuus Rawlsin oikeudenmukaisuusteorian pohjalta .....	39
5.4 Yksityisautoilun päästövähennystoimien oikeudenmukaisuus Senin toimintakykyteorian pohjalta .....	42
5.5 Yksityisautoilun päästövähennystoimet ja sosiaalinen kestävyys.....	43
6 YHTEENVETO .....	46
LÄHTEET.....	48



# 1 JOHDANTO

Ilmastonmuutoksen torjunta vaatii kaikilta elämän osa-alueilta toimenpiteitä lähtökohtaisesti jokaiselta maapallon asukkaalta. Viimeisen parin vuosisadan aikana käyttöön otetut toimintatavat, ja etenkin nämä tavat mahdollistavat fossiiliset polttoaineet, ovat mullistaneet maailman. Ne ovat mahdollistaneet ennennäkemättömän elintason ja teknologisen kehityksen suuremmalle osalle ihmiskuntaa kuin ikinä. Emme voi kuitenkaan jatkaa enää kauaa näin, sillä toimintamme on saanut aikaan jo peruuttamattomia vahinkoja ilmastoomme ja ylipäättään planeettamme luonnolle. Koska me olemme itse riippuvaisia luonnosta ja sen tarjoamista elintärkeistä palveluista, kaivamme samalla itsellemme hautaa. Ilmastonmuutos uhkaa ekosysteemipalvelujamme ja suotuisia elinolosuhteita. Vaakalaudalla on niin rannikoiden suurkaupunkien veden alle joutuminen merien veden pinnan noustessa, ruuantuotanto ääriolosuhteiden lisääntyessä sekä ihmishenget jo lisääntyvien helleaaltojen koettelemina.

Ilmastonmuutoksen pysäyttäminen vaatii ensikädessä kasvihuonekaasupäästöjen roimaa vähentämistä, näistä tärkeimpänä tai ainakin suurimpana hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja lopulta niistä luopumista. Puhutaan hiilineutraaliudesta eli siitä, että maapallo sitoo vähintään yhtä paljon hiiltä, kuin ilmakehään vapautuu. Koska elämämme on niin vahvasti sidoksissa fossiilisiin polttoaineisiin, ei muutos ole helposti toteutettava, vaan on otettava hyvin erilaisia muuttujia ja näkökulmia huomioon. Miten taloutemme kestää muutoksen ja onko se myös sosiaalisesti kestävä ja oikeudenmukaista? Vaikka talouskasvuhakuisuutemme onkin yksi koko ilmastonmuutoksen perustavimpia syitä, on se myös koko globaalin yhteisömmen perusta. Kapitalismin ongelmista huolimatta se on tuottanut ennen näkemätöntä hyvinvointia, josta ei kukaan ole valmis luopumaan. Miltei kaikki on nykyisessä globaalissa markkinataloudessa jossain määrin kytköksissä rahaan. Ilman sitä nyky-yhteiskunnissa on hyvin hankala tulla toimeen, elämän perusedellytykset ruoka, vesi ja suoja ovat

kaupallistettu. Tämän takia emme voi vain kertaheitolla lopettaa saastuttavaa toimintaa, sillä sen taloudelliset vaikutukset lamauttaisivat yhteiskuntamme ja jättäisi lukemattomia ihmisiä ilman toimeentuloa ja edellytyksiä selvitä. Siksi onkin elintärkeää pyrkiä selvittämään suunniteltujen toimien kaikki mahdolliset vaikutukset, jotteivät ne eriarvoistasi ihmisiä ja olisivat kaikille oikeudenmukaisia. Näin ne voidaan yleisesti hyväksyä. Ilman yleistä hyväksyntää on ilmastopolitiikkaa hankala toteuttaa.

Suomi kuuluu Euroopan unioniin ja täten on osana unionin päästökauppaa, jolla teollisuuden ja energiantuotannon päästöjä pyritään laskemaan päästöoikeuksien avulla. Päästöoikeuksien määrää koko ajan vähennetään, jolloin päästöistä tulee aina vain kalliimpia ja kyseisiä sektoreita näin ohjataan laskemaan päästöjään. Täten suurimmaksi päästösektoriksi, johon Suomessa voidaan itse kansallisen tason politiikalla vaikuttaa jää liikenne, joista suurimmat päästöt tulevat tieliikenteestä. Tieliikenteen sisällä taas suurimmat päästöt johtuvat henkilöautoista. Suomi on laaja ja harvaanasuttu maa, joten elämäntapamme on vahvasti sidoksissa henkilöautoliikenteeseen nojaavaan liikennekulttuuriin. Joukkoliikenteen ja kevyeen liikenteen käyttö ei ole mahdollista kuin suurimmissa kaupungeissa. Kaupunkien laitamilla sijaitsevilla taajamissa ja niitä harvemmin asutuilla alueilla yksityisautoilu on ainoa mahdollinen kulkutapa, mikäli haluaa pysyä nyky-yhteiskunnassa mukana. Tämä taas asettaa kansalaiset alueellisesti eriarvoiseen asemaan. Uudet teknologiat kuten sähköautot ovat kalliita, eikä niihin ole varaa kuin verraten hyvätuloisilla.

Usein toimiviksi esitettyjen polttoaine- ja autoverojen nostamisessa on ongelmana se, että ne kohdistuvat kaikkiin ja eritoten sosioekonomisesti heikommassa asemassa oleviin jo yksinkertaisesti siksi, että yleistetyksi voisi päätellä vähävaraisilla olevan mahdollisimman halpoja autoja. Halvat autot ovat vanhoja, koska niiden hinta laskee iän myötä. Eli ne edustavat vanhaa suurempi päästöisempää teknologiaa, jolloin verot ja polttoaineen kulutus ovat suuremmat kuin uudemmissa kalliimmissa autoissa. Näin toimien negatiiviset vaikutukset kohdistuvat huono-osaisimpaan väestön osaan ja ohjaavat hyvätuloisemmat pääsemään eroon näistä kustannuksista ostamalla uusia autoja.

Edellä mainitut päästövähennystoimiin tähtäävät toimet epätasa-arvoistavat suomalaisia. Miten tämä on otettu huomioon eduskunnassa, joka säätää Suomessa lait ja on täten poliittisista elimistä vaikutusvaltaisin. Tässä tutkielmassa tarkoitukseni on laadullisen aineistolähtöisen sisällönanalyysin avulla tutkia, mitä

oikeudenmukaisuuskysymyksiä päästövähennystoimia käsittelevissä keskusteluissa eduskunnassa nousee. Ja mitkä päästövähennyskeinot nähdään epäoikeudenmukaisina. Liitän nämä kysymykset Rawlsin (1971) ja Senin (2010) oikeudenmukaisuusteorioihin. Lisäksi selvitän, miten sosiaalisen kestävyuden käsite esiintyy eduskuntapuheessa.

## 2 YKSTITYISAUTOILUN PÄÄSTÖVÄHENNYSTOIMET

Tässä luvussa käyn läpi liikenteen ilmastovaikutuksia ja liikenteen päästövähennyspolitiikkaa Suomessa. Samalla avaan myös vaihtoehtoisten energiamuotojen käytön henkilöautoliikenteessä, koska niitä ei ole avattu esimerkiksi poliittisissa ohjelmissa, joihin tämä luku paljolti tukeutuu.

### 2.1 Ilmastonmuutos ja liikenne

IPCC:n (2018) päättäjille suunnatun tiivistelmän 1,5 celsius asteen lämpenemisraportista mukaan ilmastonmuutoksen rajoittaminen tavoitteena olevaan 1,5 asteeseen vaatii nopeaa ja totaalista siirtymää irti fossiilisista polttoaineista, sekä siirtymistä nollapäästöisiin kulkuneuvoihin. Globaalisti liikenteen päästöt aiheuttavat noin kymmenyksen kaikista hiilidioksidipäästöistä (IPCC 2018).

Yhdistyneiden kansakuntien kestävän kehityksen ohjelma Agenda 2030 tavoittelee myös kestävän kehityksen tavoitteen 11 kautta kestäviä kaupunkeja ja yhteisöjä. Tämä tavoite sisältää pyrkimyksen 11.2 muuttaa myös liikenne kestäväksi vuoteen 2030 mennessä. Suomen YK liiton suomennos tavoitteesta kuuluu seuraavasti: "Taata vuoteen 2030 mennessä kaikille turvallinen, edullinen, luotettava ja kestävä liikennejärjestelmä, parantaa liikenneturvallisuutta erityisesti lisäämällä julkista liikennettä ja kiinnittämällä erityistä huomiota huono-osaisten, naisten, lasten, vammaisten ja ikääntyneiden tarpeisiin." (United Nations 2024)



## 2.2 Vaihtoehtoiset tavat korvata fossiiliset polttoaineet liikenteessä

Liikenteen päästöt johtuvat suurimmaksi osaksi fossiilisista polttoaineista vapautuvista kasvihuonekaasuista. Fossiilisten polttoaineiden korvaamiseksi on kehitetty erilaisia uusia teknologioita, jotka ovat hiilineutraaleja tai ainakin huomattavasti vähäpäästöisempiä kuin perinteiset bensiini ja dieselöljy. Mielestäni on hyvä avata, minkälaisia eri vaihtoehtoja on kehitetty ja tieteellisesti arvioitu niiden potentiaalia yleistyä ja syrjäyttää fossiilisilla polttoaineilla kulkevat autot.

Sähköautot ovat yleisessä keskustelussa nousseet suurimman potentiaalinsa omaavaksi keinoksi korvata fossiilisilla polttoaineilla kulkevat autot. Sähköautot toimivat akuilla, joiden virran avulla pyörii yksi tai useampi sähkömoottori. Autoon ladataan verkkovirrasta sähköä, joka latautuu akkuihin ja sieltä otetaan sähkömoottorien käyttöön, jotka muuttavat sähköenergian liike-energiaksi, joka liikuttaa itse autoa. Sähköautoissa energiatehokkuus on todella korkea sillä ne pystyvät muuntamaan lähes kaiken sähköenergian liike-energiaksi, toisin kuin polttomoottoriautot, joiden palamisreaktiosta iso osa energiaa muuntuu lämpöenergiaksi, eikä liike-energiaksi. Tämänhetkisen teknologian puitteissa sähköautojen ympäristöystävällisyys ei kuitenkaan ole täysin itsestään selvää. Esimerkiksi autovalmistaja Volvon julkaiseman raportin *Life Cycle Assessment (LCA) report for the Volvo C40 Recharge* (2021) mukaan heidän kahden samalla tehtaalla ja vain pääasiassa voimalinjansa osalta eroavan polttomoottoriauton Volvo XC40 ja sähköauton Volvo XC40 Rechargen välinen hiilijalanjälki tuotannon osalta on valtava, sähköauton tuotantoprosessista koituu 70 % enemmän hiilidioksidipäästöjä. Riippuen sähköntuotantotavasta, jonka avulla tuotettua sähköä sähköauto käyttää, valmistamisesta johtuvat päästöt on kiritty umpeen seuraavasti: Polttomoottoriauton hiilijalanjälki Volvon mukaan alitetaan uusiutuvilla sähköntuotantomenetelmillä 49 000 ajatun kilometrin jälkeen, EU:n keskiverto sähköntuotantotavoilla 77 000 ajatun kilometrin jälkeen ja maailmanlaajuisesti keskiverto sähköntuotantotavoilla 110 000 ajatun kilometrin jälkeen. Ero johtuu lähinnä akuston valmistamisesta koituvista päästöistä, sillä akkujen valmistusprosessi on hyvin hiili-intensiivistä. Tulevaisuudessa akkujen kehittymisellä ja esimerkiksi mahdollisilla natriumakuilla, on mahdollista päästä näistä päästöistä eroon ja vaikka tuotantoprosessi onkin päästöjä aiheuttava jo 200 000 ajatun kilometrin jälkeen uusiutuvalla sähköllä kulkevan sähköauton hiilijalanjälki jää alle puoleen polttomoottoriauton päästöistä, ainakin verrattaessa Volvon sisarmalleja.

Biokaasu on ainoa polttoainemuoto, joka voidaan tuottaa täysin jätteistä, kuten biojätteestä tai karjanlannasta. Se ei kuitenkaan ole niin energiatihettä, kuin perinteiset fossiiliset polttoaineet bensiini ja dieselöljy. Biokaasu pohjautuu metaaniin. Kaasun korkea paine vaatii lujempitekoiset polttoainesäiliöt ja täten myös yhdellä säiliöllisellä toimintamatka jää paljon lyhyemmäksi kuin esimerkiksi bensiinillä. Biokaasun etuna on se, että sillä on valmiiksi kotimaista tuotantoa. Sen jakeluverkosto ei kuitenkaan ole kovinkaan kattava, ja vain harvat autot hyödyntävät sitä polttoaineena. (Hytönen 2013, 1-19)

Vetyautoja on kahdenlaisia, vetyä hyödyntävillä polttokennoilla toimivia autoja, jossa vety muunnetaan sähköenergiaksi ja vetypolttomootoriautoja. Yleisesti vetyautoista puhuttaessa tarkoitetaan polttokennoilla toimivia autoja. Vedynpalamisesta syntyy sivutuotteena vain vettä, joten vetyautoilu on kasvihuonekaasu vapaata, mikäli vety on elektrolyysillä, vesimolekyylistä erotetaan toisistaan vety ja happi, tuotettua puhtaalla sähköllä. Vedyn erottaminen fossiilista lähteistä, kuten öljystä on myös mahdollista, mutta aiheuttaa huomattavasti päästöjä. Vedyn suurimpana ongelmana on elektrolyysin energiaintensiivisyys, joka vaatii paljon uusiutuvaa sähköä ollakseen päästötöntä. Tämä nostaa käyttökelpoisen vedyn hintaa. Samalla ongelmia tuottaa vedyn jakelu, sillä sitä on hankala säilöä sen matalan tiheyden vuoksi kaasumaisessa muodossa ja nestemäisessä se taas on liian raskasta nykyisille polttoainejakeluketjuille. Vedyllä toimivan polttomootoriauton ongelmana on taas toiminta matka ja vedyntarve suhteessa siihen kuinka suuri polttoainetankki on mahdollista sijoittaa autoon, sillä perinteiseen polttomootoriauton tankkiin verrattuna tarvitaan paljon suurempi tankki. (Hosseini & Butler 2020)

Sähköpolttoaineet perustuvat niin sanottuun Power to X- teknologiaan, joka Lappeenrannan teknillisen yliopiston (LUT 2018) mukaan on teknologiaa, jolla uusiutuvalla energialla tuotetulla sähköllä kyetään tuottamaan polttoaineiksi sopivia yhdisteitä yhdistämällä ilmasta kerättyä hiilidioksidia vedestä irrotettuun vetyyn tai ilmasta kerättyyn typpen. Tällaisia polttoaineita olisi mahdollista käyttää nykyisen kaltaisissa polttomootoriautoissa, jolloin nykyisellä autokannalla kyettäisiin ajamaan periaatteessa ilman hiilidioksidipäästöjä, sillä se vain kierrättäisi hiilidioksidia eikä päästäisi lisää uutta hiilidioksidia ilmakehään. Tällä teknologialla olisi muitakin hyötyjä kuten esimerkiksi hiilidioksidin talteenottajien sijoittaminen vaikkapa teollisuuden savupiippuihin, jolloin hiilidioksidi ei pääse ilmakehään tai hiilidioksidin säilöminen polttoaineiksi, jolloin hiilidioksidia voidaan poistaa ilmasta päästämättä sitä polttamalla takaisin ilmakehään.

Käytännössä kuitenkin teknologia on vasta kokeellisella tasolla ja suurtuotannon aloittaminen ja markkinoilla yleistymisen on arvioitu kestävän noin vuoteen 2030.

## 2.3 Liikenteen päästövähennystoimet Suomessa

Ilmastopolitiikalle on ollut ominaista jatkuva kiristynvä trendi ja tavoitteiden kunnianhimoisuuden kasvu. Suomen tavoite olla hiilineutraali vuonna 2035 on yksi kunnianhimoisimmista koko maailmassa ja Marinin hallitus on ottanut ilmastopolitiikan yhdeksi tärkeimmistä kohteistaan. Jo hallitus ohjelman nimessä *Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta*, on otettu huomioon kestävän kehityksen ulottuvuudet ja samalla tuotu esiin tavoite vihreästä siirtymästä myös ympäristön kannalta kestävään hyvinvointiyhteiskuntaan. Suomen päästövähennystoimille raamit antaa Euroopan unionin päätöksenteko ja sen sisällä esimerkiksi päästökauppa, jolla pyritään rajoittamaan energiantuotannon ja teollisuuden päästöjä koko unionin kattaen. Taakanjakosektorille jää yhteiskunnan alueet, joiden toimenpiteitä voidaan määrittää kansallisella tasolla. Koska ilmastopolitiikka tavoitteineen on koko ajan liikkeessä, on tämän tutkielman kannalta nähdäkseni tarpeellista käydä läpi, miten liikenteen yksityisautoiluun kohdistuvaa päästöjen vähentämiseen tähtäävää politiikkaa on toteutettu Suomessa, jotta tulee ilmi, millaisista toimenpiteistä milloinkin on keskusteltu.

Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vuonna 2021 *Fossiilittoman liikenteen tiekartan: Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä* (LVM 2021), jossa esitellään suunnitellut tavoitteet ja toimenpiteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Tiekartalle asetettuna tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 päästöihin verrattuna ja olla täysin fossiilivapaa vuonna 2045. Tiekartta perustuu kolmeen eri vaiheeseen. Ensimmäisessä vaiheessa painottuvat tuet ja kannustimet, joita ovat esimerkiksi biokaasun ja sähköpolttoaineiden jakeluelvoitteiden käyttöönotto, kaasu- ja sähköautojen hankintatuet ja infrastruktuurin päivittäminen esimerkiksi sähköautojen latausverkon laajentaminen sekä joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen tehostaminen.

Toisessa vaiheessa lisätään tarvittaessa jakeluelvoitteiden tasoa, hyödynnetään digitalisaation ja palveluiden tuomat mahdollisuudet, etätöiden lisääminen ja yhdistettyjen kuljetusten mahdollisuudet tavaraliikenteessä. Näihin toimiin

tarvitaan vielä lisää tutkimusta päätöksenteon tueksi. Kolmas vaihe on ehdollinen ja riippuu ensimmäisen ja toisen vaiheen tuloksista ja Euroopan unionin mahdollisista toimista, joiden jälkeen arvioidaan, tarvitaanko lisätoimia kansallisella tasolla.

Kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöt Suomessa vuonna 2019 olivat noin 11,1 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia, joka vastaa karkeasti sanottuna noin viidennestä koko Suomen päästöistä. Taakanjakosektorin päästöistä, jotka eivät siis kuulu Euroopan unionin päästökauppaan, liikenteen päästöt olivat noin kaksi viidestä eli 40 %. Näistä päästöistä noin 94 % johtuivat tieliikenteestä, joista puolestaan 54 % olivat henkilöautoista lähtöisin. Eli henkilöautoliikenteen päästöt vastaavat noin kymmenystä, koko Suomen päästöistä ja viidennestä taakanjakosektorin päästöistä. Tämän vuoksi henkilöautoliikenteen päästövähennystoimet ovat yksi suurimmista päästölähteistä, joita voidaan vähentää kansallisen tason politiikkatoimilla. Liikenteen päästöt ovat vähentyneet vuodesta 2008 lähtien muutamaa poikkeusvuotta lukuun ottamatta joka vuosi. Esimerkiksi vuonna 2019 kolme prosenttia vuoden 2018 tasosta. Päästöjen vähenemismuutos on kuitenkin ollut liian hidasta tavoitteisiin pääsemiseksi. (LVM 2021, 10)

Vanhoilla toimenpiteillä ja päästöjen vähenemismuutoksilla päästöjen puolittaminen saadaan aikaiseksi vasta noin vuonna 2045, kun nykyisenä tavoitteena on päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä. Uusien toimenpiteiden suunnittelemista hankaloittaa se, että niin sanotusti helpoimmat tehokkaat ohjaukeinot on jo käytetty, kuten esimerkiksi biopolttoaineiden 30 % sekoitevelvoite ja Euroopan unionin toimesta autoteollisuudelle asetetut uusien autojen päästörajoitukset. (LVM 2021, 10–13)

Liikenne- ja viestintäministeriön tiekartan ensimmäinen vaihe on nimetty oikeuden mukaista siirtymää tukeviksi toimenpiteiksi, joita on yhteensä 20. Vaiheen ensimmäinen toimenpidetkokonaisuus tähtää fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen uusiutuvilla muodoilla, ja sisältää viisi eri toimenpidettä. Ne pyrkivät vauhdittamaan sähköautoilun yleistymistä latausinfrastruktuurin kehittämisen kautta, niin kotitalouksissa, taloyhtiöissä, työpaikoilla, kuin huoltoasemillakin. Sekä lisäämään biopolttoaineiden jakeluväylyä. Toinen toimenpidetkokonaisuus tähtää autokannan uudistamiseen ja sen kahdeksan eri toimenpidettä suuntautuvat esimerkiksi sähkö- ja kaasuautojen hankintatukiin, vanhojen autojen romutuspalkkioihin ja -kampanjoihin sekä erilaisiin EU:n

lainsäädäntö ja direktiivi päätöksentekoon vaikuttamismahdollisuuksiin autoteollisuuden uusia autoja koskeviin päästörajoituksiin. Kolmannessa kokonaisuudessa pyritään tehostamaan liikennejärjestelmää. Tämä toimenpidekokonaisuus käsittää seitsemän eri toimenpidettä, joita ovat esimerkiksi yhteistyön lisääminen maakuntien ja kuntien kanssa kevyenliikenteen ja julkisenliikenteen lisäämiseksi, väylien kunnossapitoon panostaminen ja raskaan liikenteen sallittujen kuormausmäärien maksimaaliseen hyötykäyttöön ohjaaminen. (LVM 2021, 14–34)

Toisessa vaiheessa asetetaan lisäkeinoja, mikäli ensimmäisen vaiheen toimenpiteillä ei ole haluttua vaikutusta. Tässä vaiheessa toimenpiteinä on jakeluvelvoitteen kasvattaminen, etätyön lisääminen, liikenteen digitalisaation ja palveloitumisen hyödyntäminen ja yhdistettyjen kuljetusten tukeminen. Tämän jälkeen kolmannessa vaiheessa arvioidaan tarvetta lisätoimille, mikäli vaiheiden yksi ja kaksi, sekä Euroopan unionin toimenpiteiden jälkeen näyttää siltä, että liikenteen päästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä ei näillä toimilla päästä. Kolmannessa vaiheessa keinoina voisi olla oman kansallisen fossiilisten polttoaineiden päästökaupan luominen ja verotus ajokilometrien tai tieluokkien mukaan. Myös Euroopan unionin komissio on ehdottanut liikenteen päästökaupan luomista ja sen suunnittelu on käynnissä. (LVM 2021, 35–39)

Suomen ilmastopaneeli, joka on asetettu Valtioneuvostoa ilmastoasioissa konsultoivaksi elimeksi, koostuu viidestätoista eri tieteenaloja edustavasta meritoituneesta tieteilijästä. Se on yleisimmin antanut julkilausuntoja politiikkatoimien mahdollisista vaikutuksista ja niiden riittävydestä. Ilmastopaneelin lausunnossa (19.2.2021) koskien *Fossiilittoman liikenteen tiekarttaa* paneeli toteaa tiekartan antavan hyvät lähtökohdat ja ottavan huomioon päästövähennysten monimutkaisuuden, mutta vaativan useita tarkennuksia. Ensinnäkin ilmastopaneeli näkee päästöjen puolittamisen vuoteen 2030 mennessä riittämättömänä ja suosittelee 60 % päästövähennystavoitetta kyseiseen vuoteen mennessä. Lisäksi tiekartassa oletetaan lausunnon mukaan liian varmana toimenpiteiden toimivuus.

Ennen Marinin/Rinteen hallitusta Sipilän hallituksen liikenteeseen kohdistuvat päästövähennykset on kirjoitettu vuoden 2016 *Kansalliseen energia- ja ilmastostrategiaan vuoteen 2030* (TEM 2016). Sen tavoitteena oli liikenteen hiilidioksidipäästöjen puolittaminen vuoteen 2030, mennessä, kuten Marinin hallituksellakin. Toimenpiteinä vahvasti poikkeavana Fossiilittoman liikenteen

tiekartasta, esiin nousi liikenteen palvelut ja siirtyminen yksityisestä auton käytöstä palvelumalliin eli niin sanottu itsepalvelumarkkinasta siirtyminen palvelumarkkinoille. Lisäksi liikenneverkko-yhtiön (LIVE) perustamista kaavailtiin, joka olisi luonut tieverkoston käytöstä maksullista samaan tapaan kuin puhelin- ja internetverkkojen käytön. Edellisiin liittyy vielä lainsäädännölliset uudistukset liikennemarkkinoiden mahdollistamiseksi. LIVE:n mahdollisuuksina nähtiin myös nopeampi autokannan uudistaminen ja yksin autoilun väheneminen, joilla molemmilla on huomattavaa päästövähennyspotentiaalia. Vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien edistämässä biopolttoaineiden ja varsinkin vedyn yleistymisen nähtiin potentiaalisempaan kuin Marinin hallituksen aikana. Varsinkin biopolttoaineissa, vaikka ne eivät olekaan nollapäästöisiä, nähtiin olevan potentiaalia, niin hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen, mutta niissä nähtiin myös kansantaloudellista hyötyä, Suomen pystyessä tuottamaan niitä kilpailukykyisesti ja ollen lähes edelläkävijä biopolttoaineiden tuotannon luonnissa.

Suhtautumisero on huomattava Sipilän ja Marinin hallituksen esittämien toimenpiteiden välillä. Marinin hallituksella korostuu ilmastotoimien välttämättömyys ja niiden sosiaalisesti oikeudenmukainen toteutus. Sipilän hallituksella taas liikenteen vihreä siirtymä nähdään vahvasti taloudellisen hyödyn kautta, siinä missä toki myös ilmastotoimien välttämättömyys otetaan huomioon, mutta useita toimenpiteitä perustellaan nimenomaan mahdollisen taloudellisen hyödyn kautta.

## 3 SOSIAALINEN OIKEUDENMUKAISUUS

Tämän tutkielman teoreettisena viitekehyksenä toimii John Rawlsin (1999) oikeudenmukaisuusteoria ja sen vahvasti innoittama Amartya Senin (2010) toimintakykyteoria. Nämä kaksi teoriaa ovat vaikutusvaltaisimpia sosiaalista oikeudenmukaisuutta käsitteleviä teorioita viimeisen vuosisadan ajalta. Kuvaan ensin molempien teorioiden keskeisimmät annit ja vertaan sitten toisiinsa. Lopuksi vertaan heidän teorioitaan suhteessa ilmastonmuutoksen ja sen torjunnan aiheuttamiin oikeudenmukaisuuskysymyksiin.

### 3.1 Rawlsin oikeudenmukaisuusteoria

John Rawls kiteyttää oikeudenmukaisuuden olevan sosiaalisten instituutioiden ensimmäinen hyve ja lähtökohta jo heti teoksensa *A Theory of justice* (1999, 3) alkuun. Hänen mielestään sosiaalinen oikeudenmukaisuus on sidoksissa yksilön vapauteen. Jokaisella yksilöllä on oikeudenmukaisuuteen perustuva koskemattomuus, jota useiden etu ei voi ohittaa. Samaan tapaan yksilön vapautta ei voida Rawlsin mukaan rajoittaa muiden, laajemman väestönosan etua ja hyötyä ajatellen. Oikeudenmukaisuuden pohjalta syntyvät oikeudet eivät hänen mukaansa ole poliittisen sopimisen eikä yhteiskunnan yleisten intressien muokattavissa. Oikeudenmukaisessa yhteiskunnassa vapaus ja nämä oikeudet ovat kaikille kansalaisille yhtäläiset. Epäoikeudenmukaisuus on Rawlsin näkemyksen mukaan hyväksyttävissä vain silloin, kun se estää itseään suuremman epäoikeudenmukaisuuden tapahtumisen. Hyvin järjestynyt yhteiskunta on suunniteltu tuottamaan hyvää jäsenilleen ollen samaan aikaan säännelty sen mukaan, mikä yleisesti yhteiskunnassa nähdään oikeudenmukaisena. (Rawls 1999, 3-4)

Rawlsille oikeudenmukaisuuden pääasiallinen subjekti on yhteiskunnan rakenne ja se, miten tähän rakenteeseen kuuluvat merkittävät instituutiot jakavat perustavanlaatuisia oikeuksia ja velvollisuuksia, sekä määrittävät etuuksien jakoperiaatteet sosiaalisessa kanssakäymisessä. Merkittävänä instituutioina Rawls näkee poliittisen järjestelmän sekä vallitsevat taloudelliset ja sosiaaliset järjestelyt. Nämä määritelmät määrittävät tiettyihin positiioihin yhteiskunnassa syntyneiden kansalaisten odotukset elämälle. Jotkut positiot ovat parempia kuin toiset ja luovat paremmat edellytykset elämälle kuin toiset ilman, että yksilön omat meriitit ja teot olisivat vain elämän edellytysten määrittäjänä. Tätä Rawls pitää erityisen syvänä epäoikeudenmukaisuutena. Hän kuitenkin huomauttaa kyseisen epäoikeudenmukaisuuden olevan väistämätön ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden periaatteiden avulla sitä on rajoitettava. Periaatteiden tulee säännellä poliittista järjestelmää sekä vallitsevia taloudellisia ja sosiaalisia konventioita. (Rawls 1999, 6-7)

Rawlsin tarkoitus on esittää oikeudenmukaisuuden käsitteen määritelmä, joka tukeutuu ja linkittyy yhteiskuntasopimuksen teoriaan Locken, Rousseauin ja Kantin näkemyksiin siitä perustuen. Tässä tapauksessa Rawlsin mukaan yhteiskuntasopimusta ei kuitenkaan voida ajatella todellisena historiallisena alkujuurena, vaan täysin hypoteettisena tapahtumana. Oikeudenmukaisuuden periaatteet pitäisi nähdä yhteiskuntasopimuksen kohteena, siinä on tarkoitus sopia periaatteiden pohjalta yhteiskunnanrakenteelle raamit. Eli periaatteet määrittelevät sosiaalisen yhteistyön ja poliittisen hallinnon muodot, jotka voidaan luoda. Tässä kohtaa Rawls nostaa näiden periaatteiden ja oikeudenmukaisuuden rinnalle ja lähes synonyymiksi reilouden. (Rawls 1999, 10-11)

Näistä lähtökohdista päästään Rawlsin oikeudenmukaisuusteorian keskeisimmän käsitteen kimppuun. Tämä käsite on tietämättömyyden verho, englanniksi *veil of ignorance*. Sen takaa sopimusneuvotteluihin osallistuvat rationaaliset henkilöt eivät voi tehdä sopimusta omien etujensa tähden, koska he eivät omasta positiostaan yhteiskunnassa ole tietoisia. He eivät tiedä käsityksiään hyvästä eivätkä omia psykologisia taipumuksiaan. Kun kaikki ovat samalla viivalla, eivätkä voi ajatella niin sanottua kotiin päin vetämistä, sopimus oikeudenmukaisuuden periaatteista eli reiluista pelisäännöistä, jotka vallitsevat yhteiskunnassa, perustuu vain reiluun neuvotteluun ja sopimiseen, siitä mikä näistä lähtökohdista on kaikille näille yksilöille reilua. Tässä Rawlsin hypoteettisessa niin sanotussa alkuasetelmassa, joka tietämättömyyden verhon takana vallitsee, jokainen yksilö on tasavertainen toiseensa nähden täten tämän asiutilan status quo, jossa näistä periaatteista sovitaan, on myöskin reilu jo lähtökohdiltaan ja täten Rawls näkee



tarkoituksenmukaiseksi rinnastaa oikeudenmukaisuuden reiluuteen. Hän toteaa "*justice as fairness*" eli vapaasti suomennettuna oikeudenmukaisuus reiluutena. Tällä hän hakee sitä, että oikeudenmukaisuuden periaatteista on sovittu tilanteessa, joka on ollut yhdenvertainen, siis reilu kaikille sopimassa olleille rationaalisille yksilöille. Ja vain tämän toteutuessa voidaan päästä siihen tilanteeseen, jossa sovitut sosiaalisen oikeudenmukaisuuden periaatteet, yhteiskunnan pelisäännöt ovat todella oikeudenmukaisia. Alkutilanteen olettaus on myöskin, ettei sitä ennen ole voimassa ole muita aiempia sopimuksia eikä näiden luomia asiatioja tai käsityksiä siitä, mikä on oikeudenmukaisuus – reilua. (Rawls 1999, 10–12)

Rationaaliset yksilöt tässä tapauksessa ovat hyvinkin suppean rationaalisuuden alaisina. Sellaisen rationaalisuuden alla, jota yleinen talousteoria painottaa. Yksilöitä, jotka yksinkertaisesti ajavat omia intressejään helpoimman kautta, suoraan suomennettuna itsestään kiinnostuneita, ilman että ottavat omista päätöksissään toisten yksilöiden intressejä huomioon. Rawls kuitenkin painottaa, etteivät nämä hypoteettisen alkuasetelman yksilöt ole niinkään egoistisia taikka vain oman rahallisen edun tai vallan havitteluun taipuvia. He vain yksinkertaisesti eivät ole kiinnostuneita toisten yksilöiden intresseistä. Rawlsin olettamukseen alkuasetelmasta ja tietämättömyyden verhosta kuuluu myös se, etteivät nämä rationaaliset yksilöt omaa maailmankatsomuksellisia tai uskonnollisiakaan olettamuksia, tai eivät ainakaan vastakkaisia olettamuksia, eri uskonnollisia kantoja. (Rawls 199, 12)

Kun yhteinen käsitys sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta on saatu sovituksi, voidaan Rawlsin mukaan siirtyä perustuslain ja muun laki kokonaisuuden säätämiseen, jotka luovat pohjan yhteiskunnan toiminnoille. Näin yhteiskunnan pelisäännöt olisivat koko populaation hyväksyttävissä ja instituutioiden toiminta perustuisi reiluuden tavoitteluun, samalla tavalla, kun sopimassa olevat yksilöt olivat keskenään reilussa asetelmassa keskenään näistä sosiaalisen oikeudenmukaisuuden periaatteista sovittaessa. Tosi elämässä kuitenkin kukaan ei Rawlsin mukaan voi päättää vapaaehtoisesti asemaansa vaan se määräytyy kaikkialla syntymän mukaan tiettyyn sameaan maantieteellisestä paikasta ja perheen sosioekonomisesta asemasta riippuen. Kuitenkin hänen mukaansa tällainen näissä olosuhteissa sovittuihin periaatteisiin perustuva yhteiskunta on niin oikeudenmukainen kuin mahdollista. (Rawls 1999, 12)

Sosiaalisen oikeudenmukaisuuden periaatteet, jotka Rawlsin mukaan tulisivat sovituksi, keskittyisivät siihen, ettei monien etu voi ajaa yksilön edun ja varsinkaan

yksilön vapauden edelle. Hänen mukaansa kukaan yksilö ei suostuisi periaatteeseen, jossa vaatimattomammat elämän edellytykset olisi hyväksyttävissä yhdelle yksilölle, jotta useammat yksilöt saisivat nautittavakseen etuja, koska tietämättömyyden verhon takaa vaatimattomat elämän edellytykset voisivat osua omalle kohdalle. Pelkkä matemaattinen yhteiskunnan enemmistölle suotava tyydytys ei olisi hyväksyttävissä yksilölle, joka jäisi näistä nautinnoista paitsi. Tämän sijaan Rawls näkee, että ensimmäinen periaate, joka olisi sovittavissa olisi se, että kaikille yhteiskunnan jäsenille kuuluisi samat oikeudet ja velvollisuudet, jotka perustuvat mahdollisimman suuriin vapausoikeuksiin. Toisena periaatteena Rawls näkee sen, että esimerkiksi taloudellisten tai vallankäyttöön liittyvien epäoikeudenmukaisuuksien hyväksynnän ehtona on se, että niitä kompensoidaan kaikille ja varsinkin niille, jotka tästä syystä jäävät kaikkein heikoimpaan asemaan. Lisäksi nämä mahdollistavat positiot yhteiskunnassa, kuten julkiset virat tulee olla avoimia eli kaikkien saatavilla, tietyt ehdot täyttäen. Nämä kaksi periaatetta takaisivat sen, että kaikkien on järkevää ottaa osaa yhteiskunnan sisällä tapahtuvaan yhteistyöhön niin niiden, jotka ovat sattumalta syntyneet parempaan asemaan kuin niiden, jotka omilla toimillaan ovat ansioituneet kuin niiden, jotka ovat syntyneet huonompaan asemaan tai eivät ole omilla toimillaan kyenneet saavuttamaan menestystä. (Rawls 1999, 13–14)

Rawls (1999, 15) painottaa, että tämä hänen teoriansa, jonka hän kiteyttää ilmaisuun "*justice as fairness*", koskee nimenomaan yhteiskunnan pelisääntöjä, eli sosiaalisen oikeudenmukaisuuden pelisääntöjä, joille yhteiskunta ja sen rakenteet perustuvat. Teoria ei käsittele yksittäisten yksilöiden välisiä suhteita, eikä se myöskään ole hänen mukaansa yhdistettävissä ihmisten ja eläinten tai ihmisten ja luonnon välisen oikeudenmukaisuuden teoriaksi.

Kiteytettynä Rawlsin oikeudenmukaisuusteorian lähtökohtana on siis alkuasetelma, jossa vallitsee tietämättömyyden verho, jonka takaa suppeassa mielessä rationaaliset yksilöt sopivat keskenään yhteiskunnan pelisäännöistä, eli tavallaan tekevät yhteiskuntasopimuksen. Tietämättömyyden verhon takana nämä sopimassa olevat yksilöt eivät tiedä mitään omasta asemastaan yhteiskunnassa eivätkä omaa maailmankatsomuksellisia olettamuksia, jotka loisivat vastakkainasettelua. Yksilöt eivät ole niinkään egoistisia, he vain ovat kiinnostuneita omista intresseistään, eivät niinkään vallasta ja rahasta. Koska kukaan näistä yksilöistä ei tiedä omaa asemaansa yhteiskunnassa he eivät voi tehdä omia etujaan ajavia päätöksiä, vaan heidän on pidettävä huolta, että myös huonoimpaan asemaan jäävien kohtelu on reilua, mikäli he itse sattuisivatkin sellaiseen asemaan. Kaikki nämä yksilöt olisivat silloin samalla viivalla,

yhdenvertaisia ja vapaita. Rawlsin mukaan tästä tilanteesta voisi syntyä vain kaksi perustavan laatuista sosiaalisen oikeudenmukaisuuden periaatetta. Ensimmäinen periaate olisi se, että kaikille yhteiskunnan jäsenille kuuluisi samat oikeudet ja velvollisuudet, jotka perustuvat mahdollisimman suuriin vapausoikeuksiin. Toisena periaatteena olisi se, että esimerkiksi taloudellisten tai vallankäyttöön liittyvien epäoikeudenmukaisuuksien hyväksynnän ehtona olisi se, että niitä kompensoidaan kaikille ja varsinkin niille, jotka tästä syystä jäävät kaikkein heikoimpaan asemaan. Lisäksi nämä mahdollistavat positiot yhteiskunnassa, kuten julkiset virat tulisi olla avoimia eli kaikkien saatavilla.

Herneen (2012, 125–131) mukaan Rawls on saanut oikeudenmukaisuusteoriastaan kritiikkiä varsinkin poliittisella janalla oikealle suuntautuneilta siitä, että hänen kuvaamansa sosiaalisen oikeudenmukaisuuden periaatteet, varsinkin toisen periaatteen osalta johtaisivat liian vahvaan valtioon ja kollektivisointiin. Tämä johtaisi kritiikin mukaan Rawlsin ihanteen mukaisen liberalistisen yhteiskunnan, jonka pohjana olisi mahdollisimman suuret yksilön vapausoikeudet, irvikuvaan. Vasemmalta taas on Rawlsin teorialle tullut kritiikkiä siitä, ettei sopiminen Rawlsin kuvaaman alkuasetelman ja tietämättömyyden verhon takaa olisi mahdollista, sillä yhdessä sovittujen periaatteiden luomiseksi vaadittaisiin valmiiksi elämistä jossain yhteisössä, jotta yksilöillä olisi käsitys arvoista ja täten reiluudesta. Rawlsin näkemyksen mukaan yksilöiden arvoina kuitenkin on tietämättömyyden verhosta huolimatta vapaus ja yhdenvertaisuus. Lisäksi yksilöiden vaatimuksena oleva puolueettomuus vaatisi kritiikin mukaan irrottautumista uskonnoista ja muista henkisistä sitoumuksista.

Olli Kangas teoksessa *Hyvinvointivaltion moderneja klassikoita* (toim. Saari, Taipale, Kainulainen & Mäntysaari 2013, 47–51) toteaa Rawlsin oikeudenmukaisuusteorian saaneen monen tasoista kritiikkiä. Hänen mukaansa joidenkin mielestä koko teoria on heikolla pohjalla, kun taas toiset näkevät kritiikin aiheita vain pienissä yksityiskohdissa. Kankaan mukaan Rawlsin oikeudenmukaisuusteoria on sen verran monimutkaisesti, tai jopa sekavasti kirjoitettu, että vaikka suurilta osalta Rawlsia on teorian perusteella totuttu pitämään hyvinvointivaltion ja tulonjakojen puolestapuhujana, on osa nähnyt, että teoria antaa myös avaimet suuriin tuloeroihin, kunhan ne ovat oikeutettavissa.

### **3.2 Senin toimintakykyteoria**

Senin teoksessa *The idea of justice* (2010) lähtökohtana sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen ja ylipäättään eettisiin kysymyksiin on puolueettomuus. Tästä lähtökohdasta hän näkee, ettei välttämättä ole määriteltävissä vain yhtä periaatetta vaan useita riippuen näkökannoista, vaikka ne olisivatkin puolueettomia. Senin mukaan puolueettomuuteen pääseminen ei kuitenkaan vaadi mitään hypoteettista alkuasetelmaa. Muutenkaan Sen ei keskity ihanteellisen sosiaalisen oikeudenmukaisuuden saavuttamiseen vaan keskittyy olemassa olevien epäoikeudenmukaisuuksien poistamiseen.

Senin teoksen lähtökohtana ei ole määrittellä ja teorioida oikeudenmukaista yhteiskuntaa, vaan hänen pyrkimyksensä on tutkia todellisuutta ja keskittyä oikeudenmukaisuuden edistämiseen ja epäoikeudenmukaisuuden poistamiseen. Senin lähestymistapa on komparatiivinen, ei transsendentaalinen, kuten usein oikeudenmukaisuusteorioiden kohdalla. Hän kuvaa lähestymistapojen eroja kysymyksillä: *"how would justice be advanced"* eikä *"what would be perfectly just institutions"*. Tässä korostuu myös Senin fokus oikeudenmukaisuuden toteutumiseen yhteiskunnassa, eikä vain instituutioiden ja lakien oikeudenmukaisuuteen. Hän pitää lähestymistapaansa radikaalia uudelleen suuntautumista vaativana oikeudenmukaisuusteorioiden määrittelyn saralla. Hänen mielestään komparatiivinen näkökulma sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen vastaa paremmin todellisuutta, jossa transsendentaalinen täydellinen ratkaisu on harvoin, jos koskaan saavutettavissa. (Sen 2010, 8–9)

Senin oikeudenmukaisuuden määrittelyyn tarvittava puolueettomuus perustuu Adam Smithiä mukailleen puolueettoman tarkkailijan asemaan, englanniksi *impartial spectator*, joka on toki kuvitteellinen. Puolueeton tarkkailija tässä tapauksessa on vapaa tietyn valtion tai kulttuurin tavoista, arvoista tai normeista. Puolueettoman tarkkailijan toimesta olisi Senin mukaan löydettävissä enemmän jako siihen mitkä periaatteet voidaan nähdä oikeudenmukaisina ja mitkä taas epäoikeudenmukaisina, ei niinkään vain tiettyjen oikeudenmukaisten periaatteiden määrittelijänä, koska niitä voi Senin mukaan olla rinnakkaisia. Hän näkee myös puolueettoman tarkkailijan kykenevän havaitsemaan sellaisia näkökulmia ja perusteluja, jotka asianomaisilta jää huomioimatta, koska hän ei olisi omien intressiensä sumuttama. (Sen 2010, 44–46)

Sen näkee puolueettoman tarkkailijan eduksi suhteessa transsendentaaliseen yhteiskuntasopimukseen verrattuna neljä selvää etua: 1) Mahdollisuus vertailla arvioita oikeudenmukaisuudesta, eikä vain pyrkiä saamaan yksi yleispätevä

ratkaisu. 2) Vallitsevien sosiaalisten suhteiden huomioon ottaminen vallitsevissa oloissa, ei vain instituutioiden ja lakien osalta. 3) Antaa tilaa arvioiden epätäydellisyydelle, mutta antaa ohjeistusta oikeudenmukaisuuteen pyrkimiseen ja epäoikeudenmukaisuuksien vähentämiseen. 4) Mahdollisuus ottaa sopijajoukon ulkopuoleiset näkökulmat myös huomioon ja ulkopuolelle jäävien ryhmien intressit samoin, välttääkseen näin ahdasmieliset ratkaisut. (Sen 2010, 70)

Sen (2010, 62–63) yhdistää kuitenkin Rawlsin ajatuksen reiluudesta sosiaalisen oikeudenmukaisuuden tausta-ajatuksena. Hänen mielestään se on kuitenkin yhdistettävä Smithiläiseen puolueettomaan tarkkailijaan, eikä Rawlsin alkuasetelmaan yllä mainittujen etujen johdosta (Sen 2010, 70–71).

Senin oikeudenmukaisuusteoria rakentuu toimintakyvyn, englanniksi *capability*, käsitteeseen ympärille. Toimintakyky perustuu vapauteen, vastoin hyöty tai resurssi pohjaisiin oikeudenmukaisuus teorioihin, jotka ennemminkin keskittyvät hyödyn ja materian jakoon kansalaisten kesken. Toimintakyky lähestymistapa taas perustuu oikeudenmukaisiin mahdollisuuksiin tehdä sitä mitä yksilö pitää arvostettavana, kykyä toimia. Yksilön etu tulisi määrittää sen perusteella, miten hänen toimintakyky mahdollisuuksia on rajoitettu. Senin mukaan yksilöllä pitäisi oikeudenmukaisuuden nimissä olla mahdollisimman suuri vapaus päättää siitä, mitä haluaa, mitä arvostaa ja ennen kaikkea mitä valintoja tehdä. (Sen 2010, 231–232)

Sen painottaa, että toimintakyky lähestymistavalla pyritään informaatio fokukseen määrittäessä ja verratessa yleisesti yksilön etuja. Lähestymistavalla ei pyritä millään tapaa määrittämään sitä, miten tätä informaatiota tulisi käyttää. Eli tavoitteena on luoda tietoa siitä minkälaiset käsiteltävän tapauksen lähtökohdat ovat, ei luoda näistä lähtökohdista normatiivisia päätöksiä ja ratkaisuja. Tällä yleisluonteisella lähestymistavalla on tavoite määrittää tuon tiedon pohjalta se mitkä ovat yksilöiden oikeudenmukaiset mahdollisuudet toimia, ei se miten yhteiskunta tulisi järjestää oikeudenmukaisesti. Lisäksi Sen huomauttaa, ettei lähestymistavan taustaoletuksena ole se, että kaikilla välttämättä olisi täysin tasa-arvoiset toimintakyvyn mahdollisuudet. (Sen 2010, 232–233)

Sen erottaa toimintakyvyn itsestään toiminnasta/toimimisesta. Hänen mukaansa se, että yksilöllä on toimintakyky tehdä jotain, ei välttämättä tarkoita, että hän niin tekisi. Kyse on nimenomaan mahdollisuudesta, kyvystä toimia.

Oikeudenmukaisuutta määrittäessä Senin mielestä, juuri oleellista on toimintakyky, vapaa mahdollisuus tehdä jotain, minkä mitä arvostaa. Toiminta itsessään ei voi hänen mukaansa olla oikeudenmukaisuuden määrittäjänä, koska yksilöt voivat päättää olla toimimasta. (Sen 2010, 237–238)

Sen näkee toimintakyknäkökulman olevan kiinnostunut monista elämän aloista ja huolista. Hän nostaa esiin ravitsemuksen ja terveydenhuollon, jotta yksilö ei kohtaisi ennenaikaista kuolemaa. Samalla hän näkee yhteiskunnallisten ja yhteisöllisen elämän ylläpidon olevan keskeinen elämän sektori, jolla toimintakyky on olennainen. Kolmantena Sen nostaa vielä yksilön mahdollisuudet omien kykyjensä kehittämiseen esimerkiksi työhön liittyvien suunnitelmien ja tavoitteiden toteuttamiseksi. Sen näkee mahdottomana, ja täten hän ei edes halua pyrkiä määrittelemään kaikkia mahdollisia toimintakyvyn piirissä olevia elämän aspekteja, jotka kuuluvat sosiaalisen oikeudenmukaisuuden piiriin. (Sen 2010, 233)

Senin toimintakykyteoria on saanut kritiikkiä liian yksilökeskeisestä lähestymistavasta, kritiikin mukaan Sen ei ota tarpeeksi laajasti huomioon yksilöiden sosiaalista ympäristöä. Myöskään kaikissa tulkinnoissa siitä miten Sen tarkoittaa toimintakykyteoriaa hyödynnettävän ei ole saatu tarpeeksi selkeää sosiaalisten rakenteiden ja ryhmien vaikutusta, Herne kuitenkin toteaa, että on myös sellaisia tulkintoja, jotka korostavat sitä, ettei Sen kuitenkaan rajaa pois mahdollisuutta näiden sisällyttämisestä toimintakykyteoriaan. (Herne 2012, 193–194)

Lisäksi toimintakykyteoriaa on arvosteltu siitä, että se on kiinnostunut vain toiminta mahdollisuuksista, eikä siitä toimiiko kukaan mahdollisuuksiensa mukaan. Myös osa kritiikistä on kohdistunut siihen, että Senin teoriointi eroaa resursseihin pohjautuvista oikeudenmukaisuusteorioista vain terminologisesti. Teoriaa on pidetty sen osalta soveltamiseen kelpaamattomana, että laajemmassa kontekstissa pitäisi käydä yhteiskunnan jokaisen yksilön toimintakyky mahdollisuudet läpi, joka ei tietenkään ole realistisesti toteutettavissa. (Herne 2012, 194–195)

Yhteenvedona Senin toimintakykyteoriasta ja näkemyksistä oikeudenmukaisuuteen pitäisin tärkeimpänä tavoitetta todellisuuden mukaisiin sosiaalisen oikeudenmukaisuuden määritelmiin ja käytäntöihin toimintakykyjen mahdollisuuksien kautta. Sen halua teoriallaan pystyttävän oikeasti lisäämään

oikeudenmukaisuutta ja kitkemään epäoikeudenmukaisuutta. Sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen tähtäävien päätösten ja ratkaisujen pohjalla Sen näkee Smithiläisen puolueettoman tarkkailijan. Tämä puolueeton tarkkailija Senin tapauksessa on vapaa tietyn valtion tai kulttuurin tavoista, arvoista tai normeista. Hän näkee myös puolueettoman tarkkailijan kykenevän havaitsemaan sellaisia näkökulmia ja perusteluja, jotka asianomaisilta jää huomioimatta, koska hän ei olisi omien intressiensä sumuttama. Senin oikeudenmukaisuusteoria rakentuu toimintakyvyn, englanniksi *capability*, käsitteeseen ympärille. Toimintakyky perustuu mahdollisimman suuren yksilön vapauten tehdä sitä mitä tämä pitää arvossaan.

### 3.3 Rawlsin ja Senin näkemyserot

Sen näkee Rawlsin oikeudenmukaisuusteorian 1900- luvun merkittävimpänä teoriana oikeudenmukaisuudesta. Sen pitää Rawlsin lähtökohtaa "*justice as fairness*", oikeuden mukaisuus reiluutena lähtökohtaisesti hyväksyttävänä ja toimivana (Sen 2010, 56). Hän kuitenkin näkee Rawlsin alkuasetelman olevan liian abstrakti, eikä oikeasti saavutettavissa anna mitään todellisuudessa tapahtuvan sosiaalisen oikeudenmukaisuuden määrittelyyn, eikä myöskään anna lähtökohtia oikeudenmukaisuuden lisäämiseen ja epäoikeudenmukaisuuksien kitkemiseen, koska tällaisessa transsendentaalisessa lähestymistavassa haetaan ideaalitulannetta, joka Senin mukaan on täysin irrelevantti todellisuuden suhteen (Sen 2010, 65–66). Sen hylkääkin Rawlsin käyttämän transsendentaalisen lähestymistavan ja käyttää komparatiivista lähestymistapaa.

Lähtökohtaisesti Rawlsin ja Senin tavoitteet oikeudenmukaisuusteorialle ovat erkanevat. Rawls haluaa teorian avulla päästä selville absoluuttisesta ideaalista oikeudenmukaisuudesta, joka ei todellisessa maailmassa ole saavutettavissa. Sen taas tavoittelee teoriallaan todellista vaikutusta todellisessa elämässä, jossa usein on valittavissa monia vaihtoehtoja oikeudenmukaisuuden suhteen, ei vain yhtä ideaalia ratkaisua.

Sen (2010, 68–69) toteaa myös Rawlsin johtopäätöksen alkuasetelmasta sovittuihin sosiaalisesti oikeudenmukaisiin instituutioihin ja lakeihin olevan harhaanjohtava. Oikeudenmukaiset instituutiot ja lait eivät estä epäoikeudenmukaisuutta, joka syntyy yhteiskunnan sisällä yksilöiden käyttäytymisestä. Sen näkeekin, ettei sosiaalisen oikeudenmukaisuuden periaatteista voida sopia muutenkaan

alkuasetelman lähtökohdista ja tietämättömyyden verhon takaa, koska siinä asiantilassa ei olisi mahdollista tietää kaikkea olennaista yksilöiden käyttäytymisestä yhteiskunnan sisällä.

Molemmat näkevät puolueettomuuden olevan keskeistä sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta ja sen periaatteista sovittaessa. Rawlsin puolueettomuus perustuu tietämättömyyden verhoon, jonka takaa yhteiskuntasopimusta tekemässä olevat yksilöt eivät voi tietää omia etujaan ja näin vetää kotiin päin päätöksiä sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta tehdessä. Senille puolueettomuuden taas takaa puolueeton tarkkailija, joka on vapaa tietyn valtion tai kulttuurin tavoista, arvoista tai normeista.

Sen (2010, 70) näkee puolueettoman tarkkailijan edut suhteessa Rawlsin alkuasetelmaan seuraavina: 1) Mahdollisuus vertailla arvioita oikeudenmukaisuudesta, eikä vain pyrkiä saamaan yksi yleispätevä ratkaisu. 2) Vallitsevien sosiaalisten suhteiden huomioon ottaminen vallitsevissa oloissa, ei vain instituutioiden ja lakien osalta. 3) Antaa tilaa arvioiden epätäydellisyydelle, mutta antaa ohjeistusta oikeudenmukaisuuteen pyrkimiseen ja epäoikeudenmukaisuuksien vähentämiseen. 4) Mahdollisuus ottaa sopijajoukon ulkopuoleiset näkökulmat myös huomioon ja ulkopuolelle jäävien ryhmien intressit samoin, välttääkseen näin ahdasmieliset ratkaisut.

### **3.4 Ilmasto-oikeudenmukaisuus**

Eric Posner ja David Weisbach teoksessaan *Climate Change Justice* (2010) eivät luo omaa teoriaansa ilmasto oikeudenmukaisuudesta vaan näkevät tarpeelliseksi käsitellä valmiita teorioita, jotka parhaiten ovat sovellettavissa ilmastonmuutoksen aiheuttamiin oikeudenmukaisuus kysymyksiin. He keskittyvät teoksessaan varsinkin kansainvälisen ilmastopimuksen saavuttamiseen ja sen ympärille liittyviin oikeudenmukaisuus kysymyksiin. Heidän mielestään kansainvälinen sopimus on tyydyttävä vain silloin kun sen vaikutukset eivät heikennä minkään mukana olevan valtion tilannetta. Oletetusti kaikkien valtioiden tulisi solmia sopimus. He kutsuvat tätä periaatetta käsitteellä *International Paretianism* (Posner & Weisbach 2010, 6)



Keskeisin oikeudenmukaisuus kysymys Posnerilla ja Weibachilla liittyy siihen, kuka on vastuussa ilmastonmuutoksen torjunnan kustannuksista. Heidän sormensa osoittaa ehdottomasti globaalia pohjoista, rikkaita valtioita. Mutta heidän kysymyksensä rakentuukin ennemmin sen ympärille mikä oikeuttaa nämä valtiot maksajiksi. Se, että heillä on maksukykyä kustannusten kattamiseksi vai se, että historiallisessa kontekstissa he ovat olleet vastuussa päästöistä ja niiden aiheuttamasta ilmastonmuutoksesta? (Posner & Weisbach 2010, 73)

Yksilön tasolla he näkevät, että ilmastopimus olisi oikeudenmukainen vain siinä tapauksessa, että se sallisi jokaiselle maailman ihmiselle luvan samansuuruisiin kasvihuonepäästöihin per capita. Oikeudenmukaisuuden ja reiluuden nimissä, joita Posner ja Weibach tässä kohtaa teoretisoivat Rawlsin tietämättömyyden takaa, ei voitaisi sallia nykyisen status quon tilannetta, jossa kasvihuonepäästöjen jakautuminen per capita maiden välillä on hyvin epäoikeudenmukainen. Tämä ei olisi ilmastopimusta tehdessä missään nimessä puolustettavissa oleva asiantila heidän mukaansa. Toisaalta he näkevät tämän ilmastonmuutoksen kannalta ongelmallisena, koska kaikista köyhimmissä ja väkiluvultaan suurimmissa valtioissa tämä voisi johtaa päästöjen kasvuun, ei laskuun. (Posner & Weisbach 2010, 134)

He toteavat Rawlsin oikeudenmukaisuusteorian soveltuvan hyvin ilmastonmuutoksen luomien oikeudenmukaisuus kysymysten käsittelyyn. He korostavat varsinkin Rawlsin kiteytystä oikeudenmukaisuudesta reiluuteen perustuvana "*justice as fairness*". (Posner & Weisbach 2010, 182)

Globaalia ilmasto-oikeudenmukaisuutta ja sen periaatteita voidaan Posnerin ja Weisbachin mielestä määritellä Rawlsin tietämättömyyden verhon kautta. Heidän mukaansa tässä tapauksessa ilmastonmuutoksen torjunta ja sen kustannukset sysättäisiin vahvasti globaalin pohjoisen, teollistumisen kärjessä olleiden rikkaiden valtioiden taakaksi. Tietämättömyyden verhon takaan yksilöt eivät voisi tietää minkä yhteiskunnan jäseniä he olisivat. Tällöin oikeudenmukaisuuden periaatteet tulisi määritellyiksi kaikkein heikommassa asemassa ilmastonmuutoksen suhteen olevien yhteiskuntien ja niissä heikoimmassa asemassa olevien yksilöiden olosuhteiden perusteella, jotka tällä hetkellä ilmastonmuutoksen edetessä etenkin ovat vähintäänkin epäoikeudenmukaiset. (Posner & Weisbach 2010, 76, 174–175)

### 3.5 Rawlsin ja Senin teorit ja ilmasto-oikeudenmukaisuus

Rawlsin alkuasetelman ja tietämättömyyden verhon takaa sovittuna tasavertainen oikeus samansuuruisiin päästöihin globaalisti jokaisen yksilön välillä olisi mielestäni oikeutettu näkökulma. Senin toimintakykyteorian pohjalta taas tämä ei missään nimessä olisi oikeudenmukainen ajattellessa vaikkapa Suomen geografista sijaintia, joka vaatii huomattavasti enemmän energiaa esimerkiksi jo pelkästään asuntojen lämmityksen puolesta, verrattuna vaikkapa Euroopan eteläosiin.

Rawlsin oikeudenmukaisuusteoria on mielestäni tiettyyn pisteeseen asti hyvä lähtökohta ilmastonmuutoksen ja sen torjunnan aiheuttamien oikeudenmukaisuus kysymyksien määrittelyssä. Varsinkin kaksi sosiaalisen oikeudenmukaisuuden periaatetta, jotka Rawls määrittelee, olisivat hyvät lähtökohdat oikeudenmukaiseen ilmastopolitiikkaan ja kansainväliseen ilmastopöytäkirjaan. Nämä kaksi periaatetta olivat: ensimmäinen periaate, joka olisi sovittavissa olisi se, että kaikille yhteiskunnan jäsenille kuuluisi samat oikeudet ja velvollisuudet, jotka perustuvat mahdollisimman suuriin vapausoikeuksiin. Toisena periaatteena Rawls näkee sen, että esimerkiksi taloudellisten tai vallankäyttöön liittyvien epäoikeudenmukaisuuksien hyväksynnän ehtona on se, että niitä kompensoidaan kaikille ja varsinkin niille, jotka tästä syystä jäävät kaikkein heikoimpaan asemaan.

Nämä periaatteet takaisivat kaikkien maailman ihmisten tasa-arvon, ainakin ilmastonmuutokseen liittyen. Lisäksi niiden pohjalta rikkaiden valtioiden olisi kompensoitava ilmastonmuutoksen aiheuttamia haittoja haavoittuvammassa asemassa oleville globaalien etelän valtioille. Valtioiden sisällä nämä periaatteet tarkoittaisivat päästövähennystavoitteista tinkimistä, sillä mahdollisimman suurien vapausoikeuksien ja päästövähennystoimien välillä näkemykseni mukaan syntyisi jossain kohtaa perustavanlaatuinen konflikti. Tai ainakin se tarkoittaisi kohtuuttoman suuria kompensatioita heille, jotka kaikkein vahvimmin olisivat vastuussa kasvihuonekaasupäästöistä. Esimerkiksi Suomessa tämä voisi tarkoittaa miljoonatason korvauksia turvetuottajille tuottajaa kohden nimenomaan.

Valtion sisäiseen ilmastopolitiikkaan sopii mielestäni paljon paremmin Senin toimintakykyteoria. Sen pohjalta olisi toteutettavissa paljon realistisempaa, toteuttamiskelpoista ilmastopolitiikkaa. Teorian pohjalta suunniteltu politiikka kompensoisi rationaalisella tasolla esimerkiksi päästövähennystoimista johtuvia haittoja kansalaisille, joidenka toimintakyvyn mahdollisuudet politiikkatoimien

johdosta rajoittuisivat. Tällainen tilanne voisi esimerkiksi Suomen tasolla olla liian korkea polttoaineverotus, tavoitteena ohjata suomalaisia irti fossiilisista polttoaineista. Rawlsin oikeudenmukaisuusteorian pohjalta vero olisi kaikille sama ja osuisi kipeimmin köyhiin maaseudulla asuviin, joiden on pakko käyttää liikkumiseen vanhaa fossiilisilla polttoaineilla kulkevaa autoa tai sitten veroa ei voitaisi ottaa käyttöön ollenkaan, koska se nähtäisiin liian haitallisena ja mahdollisimman suurina vapausoikeuksia rikkovana. Toimintakykyteorian puitteissa taas politiikkatoimien olisi pidettävä huoli siitä, ettei kansalaisten toimintakyky mahdollisuudet heikkene toimien vuoksi. Esimerkiksi maaseudulla asuvan köyhän vanhuksen pääsy terveyskeskukseen ja täten terveystalouteen ei voi estyä sen vuoksi, ettei hänellä olisi varaa ajaa omalla autolla terveyskeskukseen. Tämä olisi kompensoitavissa esimerkiksi Kelakyydillä, jolloin kyseisen vanhuksen toimintakyky säilyisi ennallaan. Toimintakykyyn perustuva sosiaalisen oikeudenmukaisuuden määrittely näissä politiikkatoimissa olisi paljon helpommin, siis toteuttamiskelpoisempi todellisuudessa, toteutettavissa suhteessa Rawlsin idealistiseen käsitykseen sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta tietämättömyyden verhon takaa.

## 4 SOSIAALISESTI KESTÄVÄ KEHITYS

Tässä tutkimuksessa keskeisenä käsitteenä on kestävä kehitys. Se on olennaisesti osana Marinin hallituksen hallitusohjelmaa ja toiminut sen rakenteen jäsentämisessä. Tässä luvussa käyn seuraavaksi sen määritelmän läpi ja varsinkin keskityn sosiaaliseen ulottuvuuteen ja sen määrittelyyn, sen ollessa keskeinen tutkimuksen käsite. Vaikka keskityn lähinnä sosiaaliseen ulottuvuuteen, on tärkeä käydä myös muut ulottuvuudet läpi, jotta voin avata miten ne vaikuttavat sosiaaliseen kestävyteen. Toiseksi käyn tässä luvussa läpi kestävä kehityksen kirjallisuuden kautta kestävä päästövähennyspolitiikan tutkimuskirjallisuutta.

### 4.1 Kestävä kehitys

Kestävä kehityksen käsite on peräisin niin sanotusta Brundtlandin komission raportista eli Yhdistyneiden kansakuntien Ympäristön ja kehityksen maailmankomission raportista *Our common Future* vuodelta 1987 (YK, 1987). Raportin suomeksi käännetty versio määrittelee kestävä kehityksen seuraavasti: "Kestävä kehitys on kehitystä, joka tyydyttää nykyhetken tarpeet viemättä tulevilta sukupolvilta mahdollisuutta tyydyttää omat tarpeensa." (Ympäristöministeriö, 1988). Kestävällä kehityksellä on raportin mukaan kolme ulottuvuutta: ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen. Usein kaikkien kolmen yhdistävää politiikkaa on hankala tehdä sillä ulottuvuudet ovat usein ristiriidassa ja vaativat kompromisseja. Brundtlandin komission raportti on vahvasti keskittynyt taloudellisen ja ekologisen ulottuvuuden yhteensovittamiseen.

Kestävyyden käsite, englanniksi sustainability, on ollut käytössä ennen Brundtlandin raporttia ja kestävään kehitykseen liittyvää tutkimuskirjallisuutta on nykyisessä muodossaan julkaistu noin 1960-luvulta lähtien (Thiele 2016, 20–24). Thielen (2016, 24) näkemyksen mukaan Brundtlandin komission raportti ilmaisee parhaiten kestävä kehityksen määritelmän.

Washingtonin (2015, 29–30) mukaan kestävä kehitys on perinteisesti jaettu kolmeen ulottuvuuteen, jotka ovat taloudellinen, ekologinen ja sosiaalinen. Useimmiten ulottuvuuksia on havainnollistettu graafisesti toisensa yli leikkaavina palloina luoden päällekkäisyyksiä keskellä. Washington pitää kuitenkin tätä näkökulmaa vanhentuneena, esittäen tämän vanhentuneen kuvaajan vaihtoehdoksi sisäkkäisiä ympyröitä, joissa taloudellinen ulottuvuus on pienimpänä sosiaalisen ulottuvuuden sisällä ja sosiaalinen ulottuvuus taas on ekologisen ulottuvuuden sisällä sitä pienempänä. Hänen mielestään tällainen kuvaaja painottaa paremmin, ettei tosiasiasa ulottuvuudet ole itsenäisiä toiminta-alueita vaan ympäristö mahdollistaa sosiaalisen ulottuvuuden eli yhteiskuntien olemassaolon ja talous taas on osa yhteiskuntaa, eikä siitä erillinen kokonaisuus.

Ekologinen ulottuvuus rakentuu ekologisen resilienssin ympärille eli siihen kuinka paljon ympäristö kykenee kestävään toimiamme säilyttämällä silti lukemattomat uniikit ominaisuutensa. Biodiversiteetti ja ekosysteemipalvelut, jotka se mahdollistaa, ovat ihmisten selviytymisen kannalta avainasemassa. Nämä ekosysteemipalveluiksi kuvatut luonnon ominaisuudet mahdollistavat ihmisille elintärkeät toiminnot kuten esimerkiksi hapen- ja ruuantuotannon. Biodiversiteettien kukoistusta taas uhkaa ilmastonmuutos ja sen vaikutukset liian nopeasti muuttuvien olosuhteiden kautta. (Atkinson, Dietz & Neymayer 2007, 79–83)

Taloudellinen ulottuvuus on saanut monia merkityksiä ja tulkinnat siitä. Se voidaan määritellä hyvin monin eri tavoin. Esimerkiksi Brundtlandin raportin (1987) määritelmän mukaan se käytännössä tarkoittaa talouskasvua, joka ottaa huomioon ympäristövaikutukset. Talouskasvu nähdään raportissa vielä, ympäristö ja sosiaaliset ongelmat huomioon ottavana, ratkaisuna lähes kaikkiin ongelmiin ja varminpana hyvinvoinnin tuottajana. Talouskasvukritiikki on kuitenkin vahvistunut sen jälkeen vuosi vuodelta ja esimerkiksi Washington (2015, 62) määrittelee kestävä talouden eri lähtökohdista. Hänen mukaansa talouskasvu ei voi olla kestävää rajalliset resurssit omaavalla planeetalla. Globaalin pohjoisen kehittyneissä maissa Washington näkee tarpeen muuttaa talousjärjestelmää *degrowth* malliseksi eli sellaiseksi, jossa talous ei kasva. Washingtonin argumentti perustuu siihen, ettei talouskasvu ei ole enää pitkään aikaan tuottanut merkittävää hyvinvointia. Kehittyvissä maissa hän näkee talouskasvun vielä tarpeellisenä kehittyneiden maiden kiinniottamiseksi ja pahimpien sosiaalisten ongelmien poistamiseksi, kuten köyhyyden ja nälänhädän.

Kestävän kehityksen sosiaalisella ulottuvuudella ei myöskään ole yhtä vakiintunutta määritelmää, vaan sekin on monitulkintainen. Suomessa sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskus (STM 2011) on tutkimuskirjallisuuden määritelmien pohjalta kiteyttänyt sosiaalisen kestävyuden määriteltäväksi ennemmin kriteerien kautta, joidenka täyttäminen vastaa sosiaalisen kestävyuden toteutumista. Nämä kriteerit ovat: riittävä toimeentulo, riittävät hyvinvointipalvelut ja turvallisuuden takaaminen, resurssien ja toimintamahdollisuuksien oikeudenmukainen jakautuminen, yksilön mahdollisuus vaikuttaa omaan elämäänsä, osallisuus, yhteisöllisyys ja kiinnittyminen yhteiskuntaan. Sosiaalisessa kestävyudessa painottuu siis tasa-arvon ja oikeudenmukaisuuden mukainen kehitys, joka mahdollistaa ihmisarvoisen elämän, poistamalla tarpeiden puutteen ja kiinnittämällä yksilöt yhteiskunnan täysvaltaisiksi jäseniksi. Washington (2015, 96–109) nostaa sosiaalisen kestävyuden keskiöön tasa-arvon ja oikeudenmukaisuuden. Hän havainnollistaa sitä nykyisen tilanteen kautta. Hän esittää kysymyksen, onko tällä hetkellä tasa-arvoista tai oikeudenmukaista, että toisella puolella maapalloa ihmiset kuolevat nälkää, kun vauraimmissa maissa ihmiset kuolevat liika lihavuuden tuomiin sairauksiin. Washingtonin näkemyksen mukaan nimenomaan resurssien oikeudenmukainen jako nykyihmisten kesken, sekä sukupolvien välillä, on sosiaalisen kestävyuden keskiössä.

Laajemmin kestävä kehitys sosiaalisen ulottuvuuden kiteyttäviä kriteereitä on monia. Niitä ovat esimerkiksi (Pohjola & Särkelä 2011, 14, Alilan ym. 2011 mukaan): riittävä toimeentulo, riittävät hyvinvointipalvelut ja turvallisuuden takaaminen, resurssien ja toimintamahdollisuuksien oikeudenmukainen jakautuminen, yksilön mahdollisuus vaikuttaa omaan elämäänsä, osallisuus, yhteisöllisyys ja kiinnittyminen yhteiskuntaan. Suomessa edellä mainitut ovat verraten hyvällä tasolla verrattuna esimerkiksi globaaliin etelään. Tietenkään jotkin kriteereistä eivät jokaisen suomalaisen kohdalla toteudu, mutta globaalissa vertailussa Suomen taso on lähellä kärkeä.

Kestävä kehitys on lopulta hyvinkin löyhä käsite, joka voidaan mieltää tarkoituserältään monin eri tulkinnoin. Washington (2015, 29–36) huomauttaa, että jo itsessään se yhdistää kaksi keskenään riitaista käsitettä kestävyuden ja kehityksen. Kestävyys eng. *sustainability* tarkoittaa säilyvyyttä ja muuttumattomuutta, kun taas kehitys eng. *development* tarkoittaa muutosta ja muokkaamista. Kehitys voidaan hänen mukaansa mieltää taloudellisena kehityksenä, joka lähinnä rinnastetaan talouskasvuun. Tässä vaikutteena on ollut Bruntlandin raportin uusliberaali tulkinta, jonka varsinkin talouselämä ja valtiot ottivat käyttöön yhdistääkseen talouskasvun ja ympäristönsuojelun. Toisen

tulkinnan mukaan kehitys voi olla myös laadullista, kuten oppimista ja elämän laadun paranemista, eikä rahaan perustuvaa talouskasvua. (Washington 2015, 29–36)

Kestävyys ja kestävä kehitys usein sekoitetaan keskenään ja arkikielessä ne täten useasti nähdään synonyymeinä. Tarkemmin määriteltynä kestävyys voidaan kuitenkin nähdä tavoitteena, jossa yhteiskunnat voivat elää kestävästi sopusoinnussa ympäristön kanssa, sitä vaarantamatta. Kestävä kehitys taas on toimintamalli, laajempi filosofia, tämän tavoitteen saavuttamiseksi. (Washington 2015, 33–36)

## **4.2 Sosiaalinen kestävyys ja päästöjen vähentäminen**

Thielen (2016, 116) mukaan kestävä kehitys mukailevan politiikan harjoittaminen vaatii aina kompromisseja kestävyiden ja yksilön vapauden välillä, sekä tietenkin myös markkinoiden vapauden osalta.

Ian Goughin (2017, 126–127) näkemyksen mukaan ilmastonmuutoksen torjunnan vastuu jää pääasiassa kansallisille hallituksille ja muissakin tapauksissa nimenomaan poliittisille päättäjille. Vain poliittisilla päätöksillä ja lainsäädäntötyöllä voidaan hänen näkemyksensä mukaan saada taloudelliset toimijat ja yksittäiset yksilöt ohjailtua päästövähennyksiä edistäviin toimintatapoihin. Olipa sitten kyse toimenpidekokonaisuuksista, kuten päästökaupasta taikka laajempien kansainvälisten tavoitteiden asettamisesta. Goughin mukaan täten myös vastuu päästövähennystoimien sosiaalisista vaikutuksista pitäisi aina olla osana näitä toimia. Negatiivisia sosiaalisia vaikutuksia pitäisi hänen mukaansa kompensoida sosiaalipolitiikalla niin, että ilmastonmuutoksen torjuntaan tähtäävä politiikka ei aiheuta sosiaalista epätasa-arvoistumista. (Gough 2017, 126–127)

Gough (2017, 126) näkee taloustieteellisten teorioiden pohjalta kolme eri pilaria, jotka toimivat päästövähennystoimien eri toteutustapojen kiteytyksenä. Ensimmäinen pilari on hyvin vahvasti taloustieteeseen ja sen perustaviin teorioihin pohjautuva, se perustuu hiilidioksidipäästöjen hinnoitteluun vähitellen niin korkeiksi, ettei korkeapäästöinen toiminta enää ole taloudellisesti kannattavaa. Tämän pitäisi ohjata investointeja vähäpäästöisiin tai hiilineutraaleihin

toimintatapoihin. Toinen pilari on käyttäytymistaloustieteellinen ja pohjautuu kansalaisten sitouttamiseen päästövähennyksien aikaan saamiseksi. Tähän kuuluu samalla yleisten julkisten standardien päivittämistä kunnianhimoisemmiksi. Tämä vaatii niiden taustalla yleisen mielipiteen hyväksyntää uusille standardeille. Toisen pilarin keskeisenä taustaoletuksena on, ettei kaikkea voida mitata vain taloudellisen hyödyn pohjalta. Taloudellinen hyöty ei ole ainoa ihmisten toimintaa ohjaava kriteeri, vaan myös esimerkiksi arvot, mielipide ilmasto ja tunteet ohjaavat toimintaamme. Kolmas pilari on radikaalein ja pohjautuu evolutionaariseen taloustieteeseen, kompleksiteoriaan ja poliittiseen taloustieteeseen. Sen tavoitteena on muokata koko nykyistä talousjärjestelmää ekologisesti kestävämmäksi politiikan ja valtioiden ohjauksessa. Goughin mukaan kaikkia kolme pilaria tarvitaan päästövähennysten aikaansaamiseksi nopeasti. (Gough 2017, 126)

Hiilidioksidin hintojen nostaminen johtaa Goughin (2017, 136–137) mukaan eriarvoistumiseen ja asettaa varsinkin heikommassa asemassa olevat, kuten työttömät ja matalatuloiset, hankalaan asemaan, koska suhteessa tuloihinsa he maksavat jo valmiiksi enemmän energiasta verrattuna parempituloisiin. Gough käyttää esimerkkinä toista hiili-intensiivistä energian kulutukseltaan suurta elämän osa-alaa, asumista. Hän näkee, sen osuvimpana esimerkkinä ilmastopolitiikan ja sosiaalipolitiikan yhdistämisen mahdollisuuksista. Asumistuki tai julkisen sektorin tarjoamat halvat asunnot ovat sosiaalipolitiikan keskiössä. Samalla asuminen on hyvin energiaintensiivistä ja lämmitys vielä usein perustuu fossiilisiin polttoaineisiin, jotka vapauttavat ilmakehään hiilidioksidia. Energian hintojen nousu voi johtaa energiaköyhyyteen tai polttoaineköyhyyteen, kun energianhinta vie yhä suuremman osan tuloista, jää rahaa vähemmän muihin elämisen kannalta keskeisiin tarpeisiin, kuten ruokaan ja vaatteisiin.

Edellä mainitun vuoksi päästövähennyspolitiikan on kompensoitava tällaisia sivuvaikutuksia, jotka aiheuttavat eriarvoistumista ja sosiaalisen aseman heikkenemistä. Goughin (2017, 139–140) mukaan kompensatiomekanismien luominen on kuitenkin hyvin hankala tehtävä. Mihin kompensatiota saavien raja vedetään, miten niistä saadaan aikaan poliittinen konsensus, miten muut muuttajat kuten energiatehokkuus, energia muoto ja asumispaikka, varsinkin kaupunkiasumisen ja maaseudun välillä, voidaan ottaa huomioon. Vaikka päästöjä verottamalla voidaan saada tuloja valtion budjettiin näiden kompensatioiden toteuttamiseksi. Keskeinen kysymys on, riittääkö resurssit, kun samaan aikaan pitäisi uudistaa infrastruktuuria ja investoida vähäpäästöisempiin investointeihin koko yhteiskunnan muuttamiseksi kestäväksi.



Kompensaatiomalleista yhtenä mahdollisena Gough (2017, 140–141) esittää erilaisia sosiaalitariffimalleja, joissa tariffin määrä vaihtelee tarpeen mukaan. Ne toimisivat yksinkertaisimmillaan niin, että huonossa asemassa olevat kotitaloudet, jotka joutuvat käyttämään eniten energiaa saisivat myös eniten tukia energialaskujen maksamiseksi tariffien avulla hankituista varoista. Tällaisen mallin hän kokee itse kuitenkin hankalasti toteutettavaksi ja kalliiksi, sekä vain suurin piirtein noin neljännestä energiaköyhistä auttavaksi. Toinen tariffimalli taas muokkaisi energian hintaa niin, että tietty määrä energiaa alkuun olisi matalatariffinen ja mitä enemmän energiaa käyttää tariffi korottuu. Näin se nostaisi energian hintaa niille, jotka käyttävät sitä eniten ja hiilidioksidin hinta voisi jatkaa nousua ohjaten siirtymään vähäpäästöisiin energiamuotoihin. Energiaköyhille kotitalouksille, jotka tarvitsevat enemmän energiaa, pitäisi tässäkin tapauksessa maksaa tukea. Pisimmille menevässä mallissa energiaan saannista tulisi hyvinvointivaltion takaama oikeus, joka irrottaisi sen markkinahinnoista, tämä vaatisi kuitenkin laajaa energiamarkkinoiden kansallistamista, mutta tekisi valtion sääntelystä ja tukien jakamisesta yksinkertaisempaa.

Hiilidioksidin hinnan nostaminen ja tulonsiirrot huonoimmassa asemassa oleville eivät ole ainoat toimenpiteet, jotka jouduttavat vähentävät päästöjä. Kolmantena toimenpiteenä on energiatehokkuuden parantaminen ja siirtyminen fossiilittomiin energialähteisiin. Gough (2017, 142–144) osoittaa aiemman tutkimuksen pohjalta sen kaikkein toimivimmaksi tavaksi. Energiansäästö periaatteessa estää hiilidioksidin vapautumasta ilmakehään, jos sitä ei tarvita enää niin paljon. (Gough 2017, 142–144)

## 4 TUTKIMUSTEHTÄVÄ JA METODI

### 4.1 Tutkimustehtävä

Tutkimustehtävänäni on selvittää, mitä eduskunnassa puhutaan yksityisautoiluun kohdistuvista päästövähennystoimista ja minkälaiset toimenpiteet nähdään toimivina ja reiluinä siis oikeudenmukaisina sosiaalisesti kestävinä. Eduskunta valikoitui kohteeksi, koska siellä säädetään lait toimien käytäntöön panemiseksi. Täten niihin pystytään vaikuttaa eniten eduskunnan sisällä. Keskityn analysoimaan sitä, mitä kyseessä olevien toimenpiteiden sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen liittyviä kysymyksiä ja miten sosiaalisen kestävyuden käsite näkyy puheessa. Nähdäänkö minkälaiset toimenpiteet kansalaisia epätasa-arvoistavina ja minkälaiset toimenpiteet nähdään oikeudenmukaisina ja hyväksyttävänä? Analysoin löytämiäni vastauksia John Rawlsin ja Amartya Senin oikeudenmukaisuuden teorioiden ja kestäväen kehityksen sosiaalisen ulottuvuuden avulla.

Tutkimuskysymykseni ovat:

1. Mitä oikeudenmukaisuus kysymyksiä aineistosta nousee?
2. Mitkä päästövähennyskeinot nähdään epäoikeudenmukaisina?
3. Miltä kysymykset näyttävät Rawlsin ja Senin oikeudenmukaisuusteorioiden valossa?
4. Miten sosiaalisen kestävyuden käsite näkyy aineistossa?

Ensimmäisellä tutkimuskysymykselläni pyrin selvittämään mitä oikeudenmukaisuuteen liittyviä kysymyksiä eduskuntapuheessa nousee esiin. Tavoitteena on saada kuva siitä mitä epäoikeudenmukaisuuksia päästövähennystoimien nähdään voivan aiheuttaa. Toisella kysymyksellä pyrin saamaan selville mitkä päästövähennystoimet nähdään erityisesti epäoikeudenmukaisina. Kolmannella kysymyksellä liitän ensimmäisestä kahdesta

kysymyksestä saadut tulokset teoreettiseen viitekehykseen ja pohdin teorioiden valossa, kuinka epäoikeudenmukaisuutta voitaisiin vähentää. Viimeisellä eli neljännellä kysymyksellä pyrkimykseni on liittää saadut tulokset laajemmin kestävään kehitykseen ja sen ulottuvuuksiin, jotka ovat hallitusohjelmassa keskeisinä käsitteinä.

## 4.2 Aineisto

Aineistona käytän eduskunnan tarjoamia pöytäkirjoja, jotka ovat saatavissa eduskunnan verkkosivuilta. Suurin osa aineistosta koostuu kansanedustajien puheenvuoroista eduskunnan täysistunnoissa ja kyselytunneilla, sillä ne ovat kaikkein eniten kantaan ottavia. Lisäksi olen ottanut mukaan myös suullisia ja kirjallisia kysymyksiä, lakialoitteita ja valiokuntamietintöjä. Kaiken kaikkiaan aineisto koostuu 18 eri asiakirjasta, jotka käsittävät yhteensä 627 sivua. Redusoituna analyysiä varten yksityisautoiluun ja päästövähennystoimiin keskittyvää aineistomateriaalin laajuus on noin 200 asiakirjatiedostosivua.

Aineiston aikaväli on vuosilla 2019, alkaen Rinteen hallituksen virkaanastumisesta, vuoden 2021 loppuun. Varsinaisen rajauksen aineistolle tein kuitenkin Venäjän hyökkäyssodan Ukrainaan alkamispäivään 24.2.2022 asti. Tämä siksi, että sen jälkeen yksityisautoiluun kohdistuvassa eduskuntapuheessa yliotteen sai nousseiden polttoaineen maailmanmarkkinahintojen aiheuttaman suuren polttoaineiden hintojen nousun kompensointi ja päästövähennystavoitteet jäivät taka-alalle. Vuodelta 2022 ei kuitenkaan aineistoon päätynyt materiaalia, koska siinä kohtaa aineisto oli jo kylläinen, eikä lisäarvoa olisi ollut saatavissa. Pidän valitsemaani aikaväliä kunnianhimoisimman päästövähennyspolitiikan ajanjaksona ja tavallaan normitilanteena, jonka Venäjän hyökkäyssodan aiheuttama kriisi on keskeyttänyt.

Aineisto antaa kuvan siitä, minkälaista keskustelua yksityisautoilun päästövähennystoimista ja niiden hyväksyttävyydestä sosiaalisen kestävyuden ja oikeudenmukaisuuden näkökulmasta käydään Suomen parlamentissa. Eduskunta säätää ja hyväksyy lait, joiden avulla toimenpiteitä ohjataan ja toteutetaan. Täten siellä käytävä keskustelu on avainasemassa lakien muodostumisen kannalta. Eritoten ne aineisto avaa lakien säätämisen taustalla käytävää keskustelua ja niissä ilmeneviä ehdotuksia ja mielipiteitä, jotka eivät säädetyssä laissa ole nähtävissä.

### 4.3 Tutkimusmetodi

Tutkimusmetodini on laadullinen, koska pyrin tutkimaan sitä, mitä yksityisautoilun päästövähennystoimista puhutaan eduskunnassa. Laadullisen tutkimuksen taustaoletuksena on sosiaalinen konstruktionismi eli se että ihmiset rakentavat todellisuutta sosiaalisella kanssakäymisellään. Tässä keskiössä on kieli, jolla ihmiset niin jäsentävät maailmaa sanoin ja ajatuksin ja täten luovat sosiaalista todellisuutta.

Laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus on tapa tutkia sosiaalista todellisuutta. Laadulliset lähestymistavat ovat käytettävissä laajalti monilla tieteenaloilla, ja niillä voi tutkia monia erilaisia ilmiöitä. Sosiaalitieteellisessä tai tässä tapauksessa tarkemmin ilmaistuna yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa laadullisia tutkimusmenetelmiä käytetään usein, kun sosiaalisia ilmiöitä halutaan tarkastella, määritellä tai selittää. Kvalitatiivisella tutkimusotteella tutkittavastansa ilmiöstä saadaan syvemmälle uppoutuva käsitys, kuin määrällisiä eli kvantitatiivisia tutkimusmenetelmiä käytettäessä. (Leavy 2014, 1-3)

Sisällönanalyysi on kvalitatiivisen tutkimuksen perusmenetelmä, jolla pyritään analysoimaan dokumentteja systemaattisesti ja objektiivisesti. Tavoitteena on luoda tiivis ja yleismuodollinen kuvaus aineistosta. Fokus on erityisesti merkitysten löytämisessä teksteistä, jota ei pidä sekoittaa diskurssianalyysiin tavoitteeseen tulkita tekstistä, miten merkityksiä tuotetaan. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 117-118)

Tuomen ja Sarajärven (2018) mukaan aineistolähtöinen sisällönanalyysi on kolmivaiheinen prosessi, jonka vaiheet ovat: 1) aineiston redusointi, 2) aineiston klusterointi ja 3) abstrahointi eli teoreettisten käsitteiden luominen. Redusointi- eli pelkistämävaiheessa aineistosta karsitaan tutkimustehtävän kannalta epäolennainen tieto ja etsitään sen kannalta olennaisia ilmaisuja. Relevantit ilmaisut poimitaan aineistosta erilleen. Klusterointivaiheessa redusoinnin tuloksena saaduista ilmaisuista etsitään samankaltaisuuksia ja eroavaisuuksia. Näiden pohjalta ne luokitellaan luokiksi ja alaluokiksi. Klusteroinnin tuloksena saadaan luotua tutkimuksen rakenteelle pohja ja aineistosta kuvaus. Abstrahointivaiheessa erotellaan tutkimuksen kannalta olennainen tieto. Tästä tiedosta rakennetaan käsitteitä ja johtopäätöksiä, kunnes tutkimustehtävään ja tutkimuskysymyksiin on saatu vastaus liittämällä empiirinen aineisto siitä rakennettuihin teoreettisiin käsitteisiin, malleihin ja teemoihin. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 122-127)

Valitsin aineistolähtöisen sisällönanalyysin tutkimusmenetelmäksi tähän tutkielmaan, koska halusin tutkia sitä, mitä eduskunnassa puhutaan

yksityisautoilun päästövähennystoimiin liittyvästä sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta ja sosiaalisesta kestävyydestä. Keskiössä tässä on juurikin kysymyssana mitä. Sen luontoiseen kysymykseen sisällönanalyysi on sopiva menetelmä. Sillä saadaan aineistosta nimenomaan selville kiteytetysti mitä aineistossa puhutaan. Aineistolähtöisen lähestymistavan valitsin siksi, etten halunnut teorian ohjaavan aineistosta poimimiani teemoja, halusin, että kaikki tutkimusongelman kannalta olennaiset näkökulmat saadaan esiin. Lisäksi koin, ettei teoreettinen viitekehys olisi välttämättä tässä kohtaa antanut parhaita lähtökohtiakaan. Toki tiedostan myös, ettei täysin aineistolähtöiseen ennakkokäsityksistä vapaaseen tulkintaan ole mahdollista päästä sillä myös tutkija on normaali ihminen, jonka käsityksiä ohjaa aiemmin opittu tieto.

Aloitin analyysin kokoamalla yksityisautoilua ja päästövähennystoimia käsittelevät kokonaisuudet aineistona olevista asiakirjoista yhteen tiedostoon. Luin tämän noin 200 sivun pituiseksi redusoidun materiaalin kertaalleen läpi ja merkitsin tutkimustehtävän kannalta olennaiset osuudet. Tämän jälkeen kävin aineiston kertaalleen läpi ja poimin ensimmäisellä lukukerralla merkitsemät osuudet uuteen tiedostoon klusterointia varten eli redusoin aineiston.

Toisena vaiheena siirryin redusoidun aineiston klusterointiin. Abstrahoin aineiston koodaamalla eri teemoihin, joista sain vastaukset ensimmäiseen tutkimuskysymykseen, eli siihen mitä oikeudenmukaisuuskysymyksiä aineistosta nousee. Aineistosta nousi seitsemän eri teemaa, jotka olivat alueellinen tasa-arvo, terveys, vapaus, oikeus, työllisyys, sosioekonominen asema ja yksityisautoilijat ilmastotoimien maksajina. Sen jälkeen koodasin aineistosta erikseen toiseen tutkimuskysymykseen vastaukset eli siihen, mitkä päästövähennystoimet nähtiin epäoikeudenmukaisina. Epäoikeudenmukaisina päästövähennystoimina nähtiin liian korkea ohjaava verotus, ruuhkamaksut ja sähköautojen hankintatuet.

## 5 TULOKSET

Tässä luvussa käyn tutkimuskysymys per alaluku kerrallaan analyysin tulokset läpi. Ensimmäisessä luvussa käsittelen neljää vallitsevaa oikeudenmukaisuuskysymystä, jotka kiteytyvät neljään teemaan, jotka ovat alueellinen tasa-arvo, työllisyys, sosioekonominen asema ja yksityisautoilijat ilmastotoimien maksajina. Toisessa luvussa käyn läpi mitkä päästövähennystoimet nähtiin epäoikeudenmukaisina, niitä oli ohjaava verotus, tietullit ja sähköautojen hankintatuki. Kolmannessa luvussa peilaan toimien oikeudenmukaisuutta Rawlsin (1999) oikeudenmukaisuusteoriaan. Neljännessä luvussa peilaan toimia Senin (2010) toimintakykyteoriaan. Viimeisessä viidennessä luvussa avaan, miten sosiaalisen kestävyuden käsite esiintyy aineistossa.

### 5.1 Oikeudenmukaisuuskysymykset yksityisautoilun päästövähennystoimissa

Yksityisautoilun päästövähennystoimien ympärillä käytävässä keskustelussa nousi esiin neljä vallitsevaa oikeudenmukaisuuskysymystä. Ensimmäinen aineistossa kaikkein valitsevimpana esiintyvä oikeudenmukaisuuskysymys liittyi päästövähennystoimien alueelliseen tasa-arvoon. Useiden eri toimenpiteiden nähtiin kohdistuvan epäoikeudenmukaisesti nimenomaan maaseudulle ja pienempiin kaupunkeihin. Yleisesti ottaen aineistosta oli nähtävillä jako maakuntien Suomen ja suurimpien kaupunkien Suomen välillä. Suurimpina kaupunkialueina nähtiin pääkaupunkiseutu, Tampere, Oulu ja Turku. Maaseudusta puhuttiin yleisesti koko Suomena, mutta varsinkin heikoimpaan asemaan jäävänä alueena pidettiin Itä- ja Pohjois-Suomea. Esimerkiksi 25.11.2021 eduskunnan täysistunnossa perussuomalaisen kansanedustaja Juha Mäenpää totesi seuraavasti: *”Polttoaineiden korotukset osuvat aina pahiten syrjäseudulla asuviin ihmisiin, mikä on omiaan lisäämään alueellista epätasa-arvoa. Huomautankin tässä*

*yhteydessä, että erityisesti Lapissa lähikauppa ei ole aina muutaman sadan metrin päässä vaan se voi olla muutaman kymmenen kilometrin päässä.”*

Etenkin autoilun kustannuksia nostavat toimenpiteet nähtiin erityisen epäoikeudenmukaisina suhteessa kaupunkeihin. Tämä siksi, että jo pienemmistä kaupungeista lähtien omalla autolla liikkuminen nähtiin useimmille ihmisille välttämättömänä töissä käynnin, arjen sujuvuuden ja terveyspalveluiden saavutettavuuden kannalta. Kaupungissa liikkumista voitiin harjoittaa muidenkin liikkumismuotojen avulla, kuten toimivan joukkoliikenteen ja pyöräilyn avulla. Maaseudulla joukkoliikenteen nähtiin olevan liian kankeaa, ei tarpeeksi hyvin saatavilla olevana, jotta sillä voisi liikkua sujuvasti. Vastaavasti omin lihasvoimin liikkumista eli pyöräilyä ja kävelyä nähtiin rajoittavan pidemmät etäisyydet.

Toisena oikeudenmukaisuuskysymyksenä nähtiin päästövähennystoimien vaikutukset työllisyyteen, tämäkin usein muualla Suomessa kuin suurimmissa kaupungeissa. Tässäkin korostui autoilun kustannusten nousu ja etenkin päästövähennyskeinona ruuhkamaksut, joiden mahdollistamisesta käytiin kiivasta keskustelua osassa aineistoa. Autoilun kustannusten nousun heillä, jotka kulkevat autolla töihin, varsinkin pidempiä matkoja, nähtiin työssäkäynnin kannustimien laskevan, kun isompi osa palkasta menisi työmatkoihin. Tämän nähtiin myös vaikeuttavan työpaikan vastaanottamista pidemmiltä etäisyyksiltä. Ruuhkamaksua pidettiin erityisen ongelmallisena pääkaupunkiseudun ulkopuolelta sinne töihin matkaaville, ja useammassa puheenvuorossa tämä rinnastettiin työssäkäyntiveroksi, joka kohdistuisi esimerkiksi Helsingissä lähinnä vain ulkopaikkakuntalaisiin, ei niinkään itse helsinkiläisiin. Esimerkiksi kokoomuksen kansanedustaja Heikki Vestman näki eduskunnan täysistunnossa 8.10.2020 ruuhkamaksujen luoman oikeudenmukaisuus ongelman näin: *”Helsingin seudun esittämän suunnitelman mukaan tietulli olisi jopa 1 500 euroa vuodessa Kehä kolmosen ulkopuolelta pendelöivälle työssäkäyvälle. Jos tämä maksu sallitaan Uudellamaalla, tämä järjettömyys leviää. Kysyn teiltä, uusmaalaiset ministerit Vanhanen ja Harakka: onko teistä oikeudenmukaista, että mäntsäläläinen hoitaja, tuusulalainen pienurakoitsija, raaseporilainen opettaja tai sipoolainen insinööri maksaisi 130 euroa kuukaudessa siitä hyövästä, että hän nousee aamulla ja lähtee töihin?”*

Kolmantena merkittävänä kysymyksenä aineistosta nousi kysymys siitä, onko ylipäätään oikeudenmukaista ohjata päästövähennystoimia autoilun kustannuksia nostamalla, kun autoilun kustannukset ovat muutenkin Suomessa niin korkeat jo valmiiksi. Tämä kysymys oli hyvin monimutkainen, mutta samaan aikaan

varsinkin osassa puheenvuoroista taas populistinen yksinkertaistus. Kiteytettynä nähtiin oikeudenmukaisuuden kannalta kyseenalaisen, että ennestään korkeiden kustannusten päälle tehdään myös yksityisautoilijoista päästövähennystoimien maksaja myös muiden sektoreiden hyväksi. Autoilua nähtiin rasittavan jo ennestään korkea polttoaineverotus, autoverotus, käyttövoimaverotus, katsastuspakko ja vakuutusmaksut. Lisäkorotukset esimerkiksi haittaveron muodossa tai ruuhkamaksuina nähtiin hyökkäyksenä autoilua ja oikeutta siihen kohtaan. Vaikka suurimmaksi osaksi tämä kysymys pohjautuu populistiseen yksinkertaistettuun vastakkainasetteluun ilmastotoimien ja yksityisautoilun välillä, on se kuitenkin deliberatiivisessa eduskuntakeskustelussa tärkeä kysymys nostaa esiin. Kenen tulee maksaa päästövähennystoimiin ja yleisestikin kestävyysmurrokseen tarvittavat kulut ja kuinka se oikeudenmukaisesti toteutetaan.

Räikeimmillään populistiset kannanotot olivat perussuomalaisten kansanedustajan Sheikki Laakson täysistunnossa 8.10.2020 pitämän puheenvuoron mukaisia: *"Kun arvoisa ministeri mainitsi tuossa äsken, että tulee uusi verouudistus, niin aikooko nyt sitten todellakin hallitus maksattaa tietullimaksuilla sähköautot? Eli ne, joilla ei ole varaa ostaa uutta autoa ja ajavat vanhalla Ford Mondeolla tai Opel Astralla tai vastaavalla, maksavat tämän hankehumpan."* Toisaalta ei niin räikeästi samaa kantaa täysistunnossa 1.7.2021 osoitti keskustan kansanedustaja Joonas Könttä: *"Joidenkin tutkijoiden ja eräiden poliitikkojen puheet uusista veroista ja maksuista ja korotuksista ovat vieraantuneet tavallisen suomalaisen kansalaisen arjesta ja pahasti. Omaa autoa tarvitsevista tavallisista suomalaisista tehdään syyttä suotta ilmastonmuutoksen suurimpia aiheuttajia. Se ei ole oikein. Tarvitsemme autorauhan, jotta suomalaisten ei tarvitse joka viikko pelätä oman liikkumisensa puolesta, jotta autoilu on myös tulevaisuudessa mahdollista heille, jotka omaa autoa tarvitsevat, ja Suomessa meitä on paljon. Kohtuuhintaisilla autoilla, kohtuuhintaisilla polttoaineilla ja hyväkuntoisilla teillä tämän pitäisi olla pitkien etäisyyksien maassa itsestäänselvyys"*.

Neljäntenä oikeudenmukaisuuskysymyksenä vahvasti esillä oli sosioekonomiseen asemaan perustuvat vaikutukset. Tässäkin kohtaan autoilun kustannuksia nostavat toimenpiteet nähtiin asettavan sosioekonomisesti heikoimmassa asemassa olevat yksityisautoilijat pahimmin kärsiviksi. Matalapalkka-aloilla työskenteleville työmatkoihin autoa tarvitseville tämän nähtiin pahimmillaan kärjistävän aiheuttavan jopa kannustinloukun. Jo ennestään taloudellisesti tiukoilla oleville lisääntyvät kustannukset tarkoittaisivat luopumista jostain muusta, esimerkiksi asumiskuluista tai elintarvikkeista. Hyvätuloisiin nämä kustannukset eivät osuisi niin pahasti, koska heillä olisi varaa maksaa ne ilman suuria vaikutuksia muihin



menoihin. Tulonjakoon liittyvät kysymykset kiteytin myös tämän teeman alle. Niistä varsinkin sähköautojen hankintatuki nähtiin epäoikeudenmukaisena tulonsiirtona hyvätuloisille.

Tähän esimerkiksi sopii mielestäni sosioekonomiseen asemaan perustuva puheenvuoro täysistunnossa 19.11.2020 lakialoitteeseen nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamiseen liittyen sosiaalidemokraattien kansanedustaja Kimmo Kiljuselta: ”*Myöskin polttoaineverot toimivat tässä. Niillä on erittäin keskeinen fiskaalinen merkitys kaikkialla maailmassa, ei ainoastaan Suomessa. Niillä on myöskin ohjaavaa vaikutusta, kuten tässä edustaja Mäkelä muun muassa sanoi, että pyritään ohjaamaan ihmisiä käyttämään kollektiivista liikennettä, ei yksityisautoilua. Ja niillä on tulonjaollisia vaikutuksia. Vaikka se on nyt ikään kuin tasaverosuhteessa siihen, kuinka paljon autoa käytetään, niin kaikkein pienituloisimmilla ihmisillä ei ole autoja välttämättä käytettävissä, ja siinä mielessä sillä on tasaava vaikutus, vaikka kylläkin ymmärrän ja tunnistan sen, että suurituloisilla ja pienituloisilla ihmisillä on ehkä molemmilla auto ja silloin pienituloinen ihminen maksaa tässä enemmän.*”

Muita aineistosta nousseita oikeudenmukaisuuskysymyksiä liittyi terveyteen, vapauteen ja oikeuteen. Nämä aiheet jäivät marginaalisiksi verrattuna edellä esittelemiini neljään keskusteluja hallinneeseen teemaan. Terveyteen liittyvät oikeudenmukaisuuskysymykset liittyivät varsinkin haja-asutusalueella terveydenhuollon saavutettavuuteen, jossa oma auto nähtiin soveltuvimpana keinona. Myös Covid-19 virustartuntojen välttäminen nousi muutamissa puheenvuoroissa esiin, välttämällä julkista liikennettä ja liikkumalla yksityisautoilla. Oikeuteen ja vapauteen liittyvät teemat olivat jokseenkin päällekkäisiä, mutta erottelin ne silti, koska mielestäni vapaus johonkin ja oikeus johonkin on nähtävissä hyvin eri asioina. Näissä korostui varsinkin oikeus tai vapaus asua siellä missä haluaa ja liikkua sillä tavalla, jolla haluaa.

## **5.2 Epäoikeudenmukaiset yksityisautoilun päästövähennyskeinot**

Kaikkein suurimpana epäoikeudenmukaisuutta luovana päästövähennystoimena nähtiin liian korkea verotus. Varsinkin polttoainevero oli tässä keskiössä, mutta myös käyttövoimaverosta ja autoverosta käytiin keskustelua. Käsittelen näitä tässä kohtaa kuitenkin yhteisenä kokonaisuutena. Aiemmassa kappaleessa esittelemistäni oikeudenmukaisuuskysymyksistä kaikkien nähtiin liittyvän verotukseen päästövähennyskeinona. Epäoikeudenmukaisia seurauksia

verotuksen korottamisesta nähtiin kulujen lisääntyminen niille, joiden taloudellinen tilanne on jo valmiiksi vaikea, maaseudulla asuville, joiden on pakko käyttää omaa autoa elämän sujuvuuden kannalta ja työmatkoihin omaa autoa tarvitseville, jolloin suurempi osa työstä saatavasta palkasta menee töihin pääsemiseen, varsinkin matalapalkka-aloilla työskenteleviä kohtaan tämä nähtiin epäoikeudenmukaisena. Ari Torniainen keskustan kansanedustaja näki omassa puheenvuorossaan täysistunnossa 8.10.2020 monia verotukseen liittyviä epäoikeudenmukaisuuksia: *"Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ja taroitsemme todellakin yksityisautoilua nytten ja tulevaisuudessa. Keskusta ei tule hyöksymään sellaisia ratkaisuja, jotka asettavat alueet ja ihmiset eriarvoiseen asemaan eri puolilla Suomea. Ja tosiasiassa on, että ilmasto ei pelastu pelkästään sillä, että autoilusta tehdään liian kallista. Se olisi ainoastaan tulonsiirtoa rikkaille. Liikenneministeri Harakan mainitsevat tutkijat ovat mielestäni katsoneet liikenteen päästöjen puolittamista ainoastaan yhdestä tietystä näkökulmasta ja tietystä suunnasta. Arvoisa valtiovarainministeri, voisimmeko me katsoa täällä eduskunnassa ja myöskin kehittää autoilua luonnollisena oikeutena ihmisille [Puhemies koputtaa] ja kokonaisuutena, ei pelkästään verosampona?"*

Tasaverona toteutettavat veronkorotukset, joilla pyritään ohjaamaan kansalaisia vähentämään päästöjään verottamalla päästöintensiivistä toimintaa, tässä tapauksessa yksityisautoilua, nähtiin ongelmallisena sosioekonomisesti heikoimmassa asemassa olevien kohdalta. Se nähtiin epäoikeudenmukaisena siinä mielessä, että lähtökohtaisesti paremmassa asemassa olevilla todettiin olevan varaa jatkaa toimintaa, jota pyritään rajoittaa, tiukoilla olevilla ei. Mikäli päästöjen vähentäminen ei ole mahdollista sosioekonomisesti heikommassa asemassa olevalla, joutuu hän kestämään kustannusten nousun ja tinkimään muista tarpeista, jotka pahimmillaan voivat esimerkiksi olla lääkitykseen ja ravitsemukseen kohdistuvia säästöjä.

Toisena epäoikeudenmukaisena päästövähennyskeinona nähtiin ruuhkamaksut tai tietullit, kummin niitä kukin nimittikään. Niiden nähtiin osuvan myös epäoikeudenmukaisesti sosioekonomisesti heikoimmassa asemassa oleviin matalapalkka-aloilla työskenteleviin, jotka matkustavat esimerkiksi Helsinkiin ympäröiviltä alueilta päivittäin töihin. Tässä ongelmana nähtiin se, että nämä edellä kuvatussa tilanteessa olevat ihmiset joutuisivat maksamaan tavallaan työssäkäyntiveroa. Perusuomalaisen Kansanedustaja Jussi Halla-aho täysistunnossa 25.6.2020 totesi asiasta näin: *"Yksi tämän niin sanotun muuttovoiton seuraus on se, että asumisen hinta nousee sietämättömäksi. Työssäkäyntöön mutta pienituloisen suomalaisen on yhä vaikeampaa löytää kohtuuhintaista asuntoa, mikä tietysti lisää liikkumisen tarvetta ja työmatkaliikennettä. Työmatkat siis pitenevät erilaisten*

*politiikkojen seurauksena, ja sen jälkeen työmatkat halutaan panna sakkoverolle esimerkiksi ruuhkamaksujen muodossa. Onko tämä hallituksen mielestä reilua, ja lisääkö se työn vastaanottamisen mielekkyyttä?”*

Kolmantena epäoikeudenmukaisena toimenpiteenä pidettiin sähköautojen hankintatukea. Se nähtiin tulonsiirtona parempiosaisille. Monessa puheenvuorossa huomautettiin, että keskimäärin suomalaisten autot ovat arvoltaan hieman alle 4000 euron arvoisia, kun taas sähköautot tuona aikana maksoivat keskimäärin noin 50 000 euroa. Varsinkin, kun samoissa keskusteluissa puhuttiin liikenteestä saaduista verotuloista, jotka ovat noin 8 miljardin luokkaa, ja perustuvat tasaverotukseen, keskeisimpänä ongelmana nähtiin se, että hankintatukia pidettiin osan mielestä tulonsiirtona köyhiltä rikkaille. Esimerkiksi hallituksen esityksessä laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta todetaan näin: *”Hankintatuilla on välittömiä tulonjakovaikutuksia niiden lisätessä kotitalouksien käytettävissä olevia varoja. Henkilöautojen hankintatukien kohdentumista on rajattu alle 50 000 euroa maksaviin täyssähköautoihin ja se voi vaikuttaa siten, että käytettävissä olevien varojen lisäys ei välttämättä kohdennu kaikkiin tuloluokkiin. Jos hankintatukia ei rajattaisi ajoneuvon hankintahinnan mukaan, kohdentuisi varojen lisäys tasaisemmin kaikkiin tuloluokkiin, mikä hyödyttäisi etenkin suurituloisia kotitalouksia.”* Eli jo hallituksen esityksessä nähtiin tulonjaollisten vaikutusten menevän hyvätuloisten hyödyksi.

### **5.3 Yksityisautoilun päästövähennystoimien oikeudenmukaisuus Rawlsin oikeudenmukaisuusteorian pohjalta**

John Rawlsin (1999) oikeudenmukaisuusteorian (kts. luku 3.1) pohjalta aineistosta nousseista löydöksiäni voidaan tulkita monella tapaa. Jos edellisessä kahdessa luvussa kuvaamani oikeudenmukaisuus kysymyksiä pohditaan Rawlsin alkuasetelmasta ja tietämättömyyden verhon takaa, antaa Rawlsin teoria käytännön tarkastelussa mahdollisuuden, tietyt asetelmat huomioon ottaen, tulkita toimenpiteet ja niiden vaikutukset sekä oikeudenmukaisina, että epäoikeudenmukaisina.

Laajimmin oikeudenmukaisuuteen liittyviä vaikutuksia oli verotukseen pohjautuvilla päästövähennyskeinoilla, joita edellisessä luvussa käsittelin. Rawlsin (1999, 13–14) ensimmäinen periaate, joka hänen mukaansa alkutilanteessa

sovittaisiin eli se, että kaikille yhteiskunnan jäsenille kuuluu samat oikeudet ja velvollisuudet, jotka perustuvat mahdollisimman laajoihin vapausoikeuksiin. Tämä toteutuisi lähestulkoon kaikissa verotukseen liittyvissä oikeudenmukaisuuskysymyksissä, joita edellä olen esittänyt. Alueellinen tasa-arvo, työllisyys, yksityisautoilun kustannukset ja sosioekonominen asema olisi tasaveron kautta yhtä lailla kaikille saman velvollisuuden piirissä, joka olisi kaikille sama. Pinnallisesti tarkastellen tätä voitaisiin tässä tapauksessa mielestäni pitää oikeudenmukaisena. Keskeinen ongelma tässä kietoutuu Rawlsin määrittämien vapausoikeuksien ympärille. Nähdäkseni riippuu täysin määrittelijän näkökulmasta vapautteen, voidaanko korkea verotus nähdä oikeudenmukaisena vapausoikeuksien pohjalta. Jos se nähdään epäoikeudenmukaisesti vapautta rajoittavana, esimerkiksi tehden alueellisesti epäsuotuisassa paikassa asuvan tai sosioekonomisesti heikossa asemassa olevan autoilusta, jota hän tarvitsee käydäkseen töissä, mahdotonta. Voidaan tällöin verotus päästövähennyskeinona, kulutusta ohjaavana, nähdä epäoikeudenmukaisena.

Kun verotusta tarkastellaan taas Rawlsin (1999, 13–14) toisen oikeudenmukaisuusperiaatteen valossa, jonka mukaan epäoikeudenmukaisuus voidaan hyväksyä vain silloin, kun heikompaan asemaan jääville taataan epäoikeudenmukaisuudesta kompensatio, kallistuu mielestäni tässä tapauksessa toimenpide epäoikeudenmukaisuuden puolelle. Verotusta ei kompensoida niille, joiden asemassa verotukset luovat selviä ongelmia esimerkiksi toimeentulonhankinnan kannalta. Aineistossa ei nouse ainuttakaan puheenvuoroa, jossa varsinaisesti ehdotettaisiin veronkorotusten kompensoimista millään konkreettisella tavalla. Vaatimuksia kompensatiosta kyllä muutamissa puheenvuoroissa ilmenee, muttei konkreettista tapaa, jolla kompensatiot toteutettaisiin. Tällöin ainakin tämän aineiston perusteella ja vain Suomen kansallisella tasolla, verotus päästövähennystoimena on epäoikeudenmukainen. Globaalissa mittakaavassa ja sukupolvien välisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta toki asia ei ole näin, mutta se jää tämän aineiston ja tutkielman tutkimusrajan ulkopuolelle.

Tietullien kohdalla epäoikeudenmukaisuus tulee esiin Rawlsin ensimmäiseen oikeudenmukaisuusperiaatteeseen liittyvien vapausoikeuksien kohdalla perustavanlaatuisesti. Tietulli tai ruuhkamaksu, millä nimellä sitten kutsutaankaan, perustuu vapauden rajoittamiseen. Tien käyttäjän on maksettava rahallinen korvaus siitä, että hän saa käyttää tietä. Varsinkin tässä kohtaa, kun aiemmin on ollut oikeus vapaasti käyttää ilman maksua kyseistä tietä. Toki velvollisuus maksaa tietulli kohdistuu ensimmäisen periaatteen mukaisesti kaikkiin samalla tavalla

lähtökohtaisesti. Mutta tässä tapauksessa esimerkiksi Helsingissä itse asuvat, jotka eivät tarvitse autoa säästyvät siltä suhteessa heihin, jotka käyvät muualta siellä töissä. Kuten aiemmin tietullia käsitellessäni nostin esiin, kohdistuu tietulli ulkopaikkakuntalaisiin ja huonontavat jo valmiiksi heikommassa asemassa olevien olosuhteita. Täten myöskään Rawlsin toisen periaatteen valossa tietullit ei voi olla oikeudenmukainen päästövähennyskeino, koska niitä ei millään tapaa kompensoida maksajille. Kompensointi ei edes tässä tapauksessa nouse kertaakaan aineistossa esiin. Näin ollen Rawlsin teorian valossa näkisin tietullit epäoikeudenmukaisena päästövähennystoimena.

Sähköautojen hankintatuki ei Rawlsin oikeudenmukaisuusteorian ensimmäisen periaatteen valossa näytä mielestäni epäoikeudenmukaiselta. Kaikilla on sama oikeus hankintatukeen, eikä se millään tapaa rajoita kenenkään vapautta, yksinkertaisesti pyrkii vain kannustamaan sähköauton ostoon. Sähköautojen hinta tekee kuitenkin asetelmasta ongelmallisen oikeudenmukaisuuden suhteen. Etenkin Rawlsin toisen oikeudenmukaisuusperiaatteen pohjalta tämä saa näyttämään sähköauton hankintatuen tulonsiirtona parempiosaisille. Rawls (1999, 13–14) toteaa toisen periaatteen pohjaksi nimenomaan epäoikeudenmukaisuuden hyväksyttäväksi silloin, kun parempiosaisen etu kompensoidaan huonompaan asemaan jääville. Tässä tapauksessa ei nähdäkseni ole mitään kompensoida heille, joilla ei varaa ole sähköautoa ostaa. Toki pidemmällä aikavälillä hankintatuen tarkoituksena on aikanaan saada myös käytettyjä sähköautoja markkinoille, joihin myös vähävaraisemmilla olisi varaa. Se ei mielestäni kuitenkaan ole riittävä argumentti siihen, että aineiston mukaisen keskustelun mukaan noin 50 000 euron auton hankintahinnasta korvataan 2000 euroa. Tuossa hintaluokassa summa on nähdäkseni kohtalaisen merkityksetön päätöksenteossa.

Yhteenvedon Rawlsin teorian valossa aineiston, eli eduskunnassa ilmenneiden näkökantojen, käsitys päästövähennystoimien oikeudenmukaisuudesta on yhtenevä. Tässä kohtaa on kuitenkin mielestäni huomionarvoista se, että tässä aineistossa on keskitytty kansallisen tason politiikkatoimiin lyhyehköllä aikavälillä. Jos näitä samoja toimenpiteitä tarkasteltaisiin pidemmällä aikavälillä ja globaalilla tasolla, voisivat tulokset olla toisenlaiset. Esimerkiksi Posnerin ja Weisbachin (2010, 73) näkemysten mukaan oikeudenmukaisena olisi, että rikkaiden länsimaiden, johon tässä kohtaa Suomi ehdottomasti lukeutuu, olisi kannettava vastuu päästövähennystoimien kustannuksista.

## 5.4 Yksityisautoilun päästövähennystoimien oikeudenmukaisuus Senin toimintakykyteorian pohjalta

Amartya Senin (2010) oikeudenmukaisuutta käsittelevän toimintakykyteorian pohjalta päästövähennystoimet näyttäytyvät ehkä jopa Rawlsin teoriaa epäoikeudenmukaisemmilta. Koska Sen (2010, 231–232) keskittyy teoriassaan toimintakyvyn mahdollisuuksiin, toimenpiteet, etenkin verotus ja tietullit, näyttävät niitä rajoittavilta. Sähköautojen hankintatuki taas Senin teorian valossa ei näytä epäoikeudenmukaiselta.

Verotuspohjaiset ratkaisut yksityisautoilun päästövähennystoimenpiteinä Senin toimintakykyteorian valossa näyttävät epäoikeudenmukaisilta. Verotuksella on negatiivinen vaikutus heihin, joiden on pakko elämän sujumuuden vuoksi käyttää omaa autoa ja varsinkin he, jotka näistä ihmisistä ovat vieläpä heikoimmassa sosioekonomisessa asemassa. Aineiston perusteella verotuksella luodut autoilun lisäkustannukset rajoittavat maaseudulla asuvien, jotka tarvitsevat autoa, esimerkiksi töissä, kaupassa ja terveyspalveluissa käyntiin mahdollisuudet tähän rajoittuvat. Samoin käy heille, jotka vähävaraisuutensa vuoksi kustannusten noustessa joutuvat esimerkiksi karsimaan elintarvike kulujaan tai eivät vaikkapa tästä syystä voi ottaa työtä vastaan kauempaa, koska autoilun kustannukset loisivat kannustin loukun. Nämä esimerkit osuvat Senin (2010, 232) teorian ytimeen, hänen mukaansa yksilöllä tulisi olla mahdollisimman suuri vapaus päättää siitä mitä haluaa, mitä arvostaa ja mitä valintoja tehdä.

Verotuksesta koituvista lisäkustannuksista johtuen huonoimpaan asemaan jäävien mahdollisuudet tiettyihin toimintakykyihin, joita Sen (2010, 233) pitää erityisen tärkeinä, kuten terveydenhuollon saatavuus ja ravitsemuksen saatavuus eittämättä voivat vaarantua. Täten näkisin Senin toimintakykyteorian valossa verotuksella pyrittävän ohjaamisen vähäpäästöisempiin liikkumismuotoihin yksityisautoilun kohdalla epäoikeudenmukaiseksi kaikkein haavoittuvimmassa asemassa olevia kohtaan, jotka tässä tapauksessa olisivat haja-asutusseudulla asuvat vähävaraiset.

Tietullit Senin toimintakykyteorian valossa osuvat mielestäni teorian ytimeen. Toimintakyvyn mahdollisuuksia rajoittaa erillinen maksu käyttää teitä. Aiemmin kappaleessa 5.2 kuvaamani tietullien vaikutukset matalapalkka-aloilla työskenteleviin tietullialueen ulkopuolelta töissä käyviin olisivat toimintakyvyn mahdollisuuksien näkökulmasta varsin epäoikeudenmukaisia. Aineistossa

tietullien suuruusarvioksi esitetty noin 100 euroa kuussa olisi nähdäkseni varsin näitä mahdollisuuksia rajoittava. Otetaan vaikka huomioon alle 2000 euroa bruttona tienaava, joka joutuu tietullin maksamaan päästäkseen töihin. Senin (2010, 233) tärkeänä pitämä toimintakyvyn mahdollisuus työssä käyntiin ja ammatilliseen kehittymiseen olisi mielestäni vaakalaudalla tässä. Samalla tuo merkittävä summa olisi pois jostain muusta tärkeästä kuten elintarvikkeista. Kaiken kaikkiaan toimintakykyteorian valossa näkisin tietullit epäoikeudenmukaisina kaikkein heikoimmassa asemassa olevia kohtaan.

Sähköauton hankintatukea Senin toimintakykyteorian pohjalta tarkastellessa, en näe syytä, miksi se olisi epäoikeudenmukainen. Hankinta tuki ei rajoita kenenkään toimintakyvyn mahdollisuuksia. Päinvastoin se tekee sähköauton hankinnasta hieman halvempaa. Se ei ole varsinaisesti keneltäkään pois suoranaudessa tarkastelussa ainakaan, kun keskitytään vain tähän toimenpiteeseen, eikä suurempiin tulonjaollisiin ratkaisuihin. Pidemmällä aikavälillä se voi parantaa ihmisten mahdollisuuksia ostaa sähköauto eli tehdä valinta, jota arvostaa. Tämä on Senin (2010, 232–233) teorian yksi keskeisimmistä lähtökohdista, yksilön oikeudenmukaisuuden perustana on oltava hänen mukaansa mahdollisimman suuri vapaus päättää omista haluistaan, arvoistaan ja valinnoistaan.

Senin toimintakykyteoria yhtyy siis aineistosta nousseihin epäoikeudenmukaisuus näkökantoihin yksityisautoilun päästövähennystoimenpiteistä verotuksen ja tietullien osalta. Mutta sähköautojen hankintatukea ei näkemykseni mukaan voida tämän teorian valossa pitää epäoikeudenmukaisena.

## 5.5 Yksityisautoilun päästövähennystoimet ja sosiaalinen kestävyys

Kestävä kehitys ja sosiaalinen kestävyys näyttävät aineistossa usein, mutta lähinnä vain irrallisina käsitteinä. Varsinkin monessa puheenvuorossa todettiin, että sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja kestävyys on taattava päästövähennystoimissa. Mitään tarkempia määrittelyjä siitä, mitä sosiaalisella kestävyydellä tarkoitettiin ei aineistossa ollut. Esimerkiksi kokoomuksen kansanedustaja Markku Eestilä 8.9.2021 täysistunnossa puheenvuorossaan esitti: *"Olkoot yksityiskohdat mitkä tahansa, niin minusta se suuri viesti tässä – ja tässä, miten nopeasti nimet ovat tulleet – on vain se, että autoilun kustannukset eivät saa nousta, mieluummin laskea. Ja tämä on minunkin mielestäni se johtava periaate, sillä nykyinenkin hallitus ja jokainen ministeri aika usein puheissaan korostavat, että "kaikki muutokset*

*tehdään taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti kestävästi”. Tämähän on se rimpsu, mitä yleensä luetellaan, mutta minun mielestäni – voitte korjata, jos olette eri mieltä – tämä sosiaalinen kestävyys sisältää alueellisen kestävyden.”*

Kriteerit sosiaaliselle kestävyydelle (Pohjola & Särkelä 2011, 14, Alilan ym. 2011 mukaan) olivat: riittävä toimeentulo, riittävät hyvinvointipalvelut ja turvallisuuden takaaminen, resurssien ja toimintamahdollisuuksien oikeudenmukainen jakautuminen, yksilön mahdollisuus vaikuttaa omaan elämäänsä, osallisuus, yhteisöllisyys ja kiinnittyminen yhteiskuntaan.

Aineiston perusteella riittävä toimeentulo, toimintamahdollisuuksien oikeudenmukainen jakautuminen ja yksilön mahdollisuus vaikuttaa omaan elämäänsä olivat yksityisautoilun päästövähennystoimista käydyissä keskusteluissa keskiössä.

Varsinkin verotuksella ja tietulleilla nähtiin olevan vaikutuksia kaikkein heikoimmassa sosioekonomisessa asemassa olevien riittävään toimeentuloon. Lisääntyvien kustannusten nähtiin, kuten jo aikaisemmin edellisissä kappaleissa kävin läpi, olevan pois muusta kulutuksesta, kuten elintarvikkeista. Goughin (2017, 126) pilarien näkökulmasta nämä toimenpiteet edustavat ensimmäistä pilaria, eli hiilidioksidin hinnan korotuksia, käytön ohjaamiseksi. Gough pitää tätä eriarvoistavana, kuten myös aineistossa ilmenneet näkökulmat osoittivat.

Toimintamahdollisuuksien oikeudenmukainen jakautuminen tuli Sanin toimintakykyteoriaa käsittelevässä luvussa 5.4 käytyä kattavammin läpi. Kiteytän tässä kuitenkin vielä siinä käydyn. Verotus ja tietullit olivat siinä toimintamahdollisuuksien rajoittajina. Lisääntyvät kustannukset nähtiin rajoittavan kansalaisten liikkumista tärkeisiin palveluihin, kuten kauppaan, töihin ja terveyspalveluiden pariin. Samalla käytettävissä olevien tulojen pienentyessä heikoimmassa taloudellisessa tilanteessa olevat joutuisivat luopumaan jostain muusta, kuten elintarvikkeista.

Mahdollisuus vaikuttaa omaan elämäänsä tässä aineistossa tarkoitti lähinnä yhden yksittäisen yksilön mahdollisuutta vaikuttaa itseensä kohdistuviin politiikkatoimiin. Se ei tässä tapauksessa ollut kovinkaan suurena ongelmana nähty asia edustuksellisessa demokratiassa, mutta kieltämättä yksittäisen sosioekonomisesti



heikossa asemassa olevan kansalaisen on hankala vaikuttaa esimerkiksi polttoaineverotukseen, joka hänen kohdallaan voi aiheuttaa isoja negatiivisia taloudellisia vaikutuksia.

Lopuksi nostan vielä tässä yhteydessä Goughin (2017, 142–144) näkemyksen siitä, että energiatehokkuuden parantaminen ja siirtyminen fossiilittomiin polttoaineisiin, on tehokkain päästövähennyskeino. Tässä aineistossa nämä toimenpiteet jäivät sähköautojen hankintatukea lukuun ottamatta varjoon. Aineistossa oli kuitenkin puheenvuoroja, jossa teknologiset ratkaisut nähtiin parempina toimina kuin verotus ja tietullit, joiden ympärillä keskustelut lähinnä pyörivät. Tutkielman alkupuolella olevista vaihtoehtoisista polttoaineista kaikki tuli esille ja nähtiin toteuttamiskelpoisina. Varsinkin biokaasu nähtiin varteenotettavana vaihtoehtona sähkön ohella. Myös sähköpolttoaineet ja vety tulivat mainituiksi muutamassa puheenvuorossa.

## 6 YHTEENVETO

Pro gradu- tutkielmassani olen tutkinut yksityisautoilun päästövähennystoimien sosiaalista oikeudenmukaisuutta ja sosiaalista kestävyttä. Tavoitteenani oli selvittää mitä oikeudenmukaisuuskysymyksiä päästövähennystoimiin liittyvässä eduskunta keskustelussa nousee esiin ja mitkä toimenpiteet voidaan nähdä epäoikeudenmukaisina. Eduskunta valikoitui tutkimuskohteeksi, koska siellä säädetään lait, joilla päästövähennystoimiin pyritään.

Tutkielman teoreettisena viitekehyksenä toimi viimeisen vuosisadan merkittävimmät oikeudenmukaisuusteoriat, John Rawlsin (1971) oikeudenmukaisuusteoria ja Amartya Senin (2010) Rawlsista vaikutteita ottanut toimintakykyteoria. Lisäksi keskeisenä käsitteenä oli sosiaalinen kestävyys.

Aineistoni rakentui kansanedustajien puheenvuoroista eduskunnan täysistunnoissa ja kyselytunneilla, sillä ne ovat kaikkein eniten kantaan ottavia. Lisäksi aineistossa oli mukana myös suullisia ja kirjallisia kysymyksiä, lakialoitteita ja valiokuntamietintöjä. Kaiken kaikkiaan aineisto koostuu 18 eri asiakirjasta, jotka käsittävät yhteensä 627 sivua.

Tutkimuskysymykseni olivat:

1. Mitä oikeudenmukaisuuskysymyksiä aineistosta nousee?
2. Mitkä päästövähennyskeinot nähdään epäoikeudenmukaisina?
3. Miltä kysymykset näyttävät Rawlsin ja Senin oikeudenmukaisuusteorioiden valossa?
4. Miten sosiaalisen kestävyden käsite näkyy aineistossa?

Aineistolähtöisen sisällön analyysin avulla saatiin tuloksena ensimmäiseen tutkimuskysymyksen vastaukseksi, seitsemän eri teemaa oikeudenmukaisuuskysymyksistä. Teemat olivat alueellinen tasa-arvo, terveys, vapaus, oikeus, työllisyys, sosioekonominen asema ja yksityisautoilijat ilmastotoimien maksajina. Toiseen tutkimuskysymykseen vastaukseksi löytyi epäoikeudenmukaisina päästövähennystoimina liian korkea ohjaava verotus, ruuhkamaksut ja sähköautojen hankintatuet. Rawlsin (1999) ja Senin (2010) oikeudenmukaisuusteorioiden pohjalta epäoikeudenmukaisina toimenpiteinä voitiin pitää kaikkia kolmea, pois lukien Senin teorian valossa sähköautojen hankintatuki. Sosiaalisen kestävyuden käsite jäi keskusteluissa taka-alalle ja näyttäytyi valjuna, fraasina, jolla silloin tällöin painotettiin toimenpiteiden pitävän olla sosiaalisesti kestäviä, muttei varsinaisesti määritelty mitä sillä tarkoitettiin.

Tutkielmassa on ollut tarkoituksena tutkia päästövähennystoimien sosiaalista oikeudenmukaisuutta ja sosiaalista kestävyyttä nimenomaan kansallisella tasolla ja vain suomalaisen yhteiskunnan sisällä. On tiedostettava, että tulokset olisivat voineet olla hyvin erilaisia, jos näkökulma olisi ollut laajempi, kuten maailmanlaajuisista oikeudenmukaisuutta tarkastellessa tai sukupolvienvälistä oikeudenmukaisuutta tarkastellessa. Se ei kuitenkaan ollut tämän tutkielman tavoitteena ja täten rajattu sen ulkopuolelle.

Tutkielman aihe oli yhteiskuntapoliittisesti merkittävä, koska ilmastonmuutoksen torjunnan kannalta on tärkeää, että kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään merkittävästi ja lopulta pyritään hiilineutraaliin yhteiskuntaan, kuten Marinin hallitus on asettanut tavoitteeksi vuoteen 2035 mennessä. Päästövähennystoimenpiteiden yleisen hyväksynnän kannalta on erittäin tärkeää, että niitä voidaan pitää sosiaalisesti oikeudenmukaisina. Muuten yleinen mielipide voi kääntyä kriittisiä toimenpiteitä vastaan, eikä ilmastonmuutoksen torjunta onnistu.

## LÄHTEET

- Atkinson, G., Dietz, S., & Neumayer, E. (Eds.). (2007). *Handbook of sustainable development*. Cheltenham ; Northampton, Mass.: Edward Elgar. Retrieved from <http://www.loc.gov/catdir/toc/ecip0613/2006014312.html>
- Brundtland, G. H., Khalid, M., Agnelli, S., Al-Athel, S., & Chidzero, B. (1987). *Our common future*. New York, 8
- Gough, I. (2017). *Heat, greed and human need: Climate change, capitalism and sustainable wellbeing*. Edward Elgar Publishing.
- IPCC, 2018: Summary for Policymakers. In: *Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty* [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, and T. Waterfield (eds.)]. *World Meteorological Organization, Geneva, Switzerland, 32 pp.*
- Hosseini, S. E., & Butler, B. (2020). An overview of development and challenges in hydrogen powered vehicles. *International Journal of Green Energy*, 17(1), 13-37.
- Herne, K. (2012). *Mitä oikeudenmukaisuus on? Gaudeamus*.
- Hytönen, J. (2013). *Biokaasu liikennepolttoaineena*. Jyväskylän yliopisto.
- Lappeenrannan teknillinen yliopisto LUT. (2018). *Power-to-x (P2X) – Mitä se tarkoittaa ja miten se mullistaa energian- ja ruoantuotannon?* 14.11.2018. Haettu 25.11.2021. Saatavilla [https://www.lut.fi/uutiset/-/asset\\_publisher/h33vOeufOQWn/content/power-to-x-p2x-%E2%80%93-mita-se-tarkoittaa-ja-miten-se-mullistaa-energia-ja-ruoantuotannon-](https://www.lut.fi/uutiset/-/asset_publisher/h33vOeufOQWn/content/power-to-x-p2x-%E2%80%93-mita-se-tarkoittaa-ja-miten-se-mullistaa-energia-ja-ruoantuotannon-)
- Leavy, P. (2014). *The Oxford Handbook of Qualitative Research*. Oxford University Press, Incorporated.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2021). *Fossiilittoman liikenteen tiekartta: Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 15/2021. Saatavilla [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163258/LVM\\_2021\\_15.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163258/LVM_2021_15.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

- Pohjola, A., & Särkelä, R. (Eds.). (2011). *Sosiaalisesti kestävä kehitys*. Helsinki: Sosiaali- ja terveysturvan keskusliitto. Retrieved from <https://jyu.finna.fi/Record/jykdok.1245599>
- Posner, E. A., Weisbach, D. (2010). *Climate Change Justice*. Princeton University Press.
- Rawls, J. (1971). *A theory of justice* (Original ed.). Belknap Press of Harvard University Press.
- Rawls, J. (1999). *A theory of justice* (Rev. ed.). Belknap Press of Harvard University Press.
- Sen, A. (2010). *The idea of justice*. Penguin Books.
- Sheller, M. (2018). *Theorising mobility justice*
- Sosiaalipoliittinen yhdistys, Diakonia-ammattikorkeakoulu, Saari, J., Taipale, S., Kainulainen, S., & Mäntysaari, M. (2013). *Hyvinvointivaltion moderneja klassikoita*. Diakonia-ammattikorkeakoulu.
- Suomen ilmastopaneeli. (2021). *Lausunto: Fossiilittoman liikenteen tiekartta 19.2.2021*. Saatavilla [https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2021/08/lausunto\\_fossiilittomat-liikenteen-tiekartta.pdf](https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2021/08/lausunto_fossiilittomat-liikenteen-tiekartta.pdf)
- Thiele, L. P. (2016). *Sustainability* (Second edition.). Polity.
- Tuomi, J., & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi* (Uudistettu laitos.). Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM). (2016). *Kansallinen energia- ja ilmastostrategia vuoteen 2030*. Saatavilla <https://tem.fi/documents/1410877/3570111/Kansallinen+energia-+ja+ilmastostrategia+vuoteen+2030+24+11+2016+lopull.pdf/a07ba219-f4ef-47f7-ba39-70c9261d2a63/Kansallinen+energia-+ja+ilmastostrategia+vuoteen+2030+24+11+2016+lopull.pdf?t=1480670584000>
- United Nations. (2024). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Saatavilla <https://sdgs.un.org/2030agenda>
- Valtioneuvosto. (2019). *Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 2019: Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta*. Saatavilla <https://valtioneuvosto.fi/marinin-hallitus/hallitusohjelma>

- Volvo. (2021). *Life Cycle Assessment (LCA) report for the Volvo C40 Recharge*. Saatavilla <https://www.volvocars.com/images/v/-/media/Market-Assets/INTL/Applications/DotCom/PDF/C40/Volvo-C40-Recharge-LCA-report.pdf>
- Ympäristön ja kehityksen maailmankomissio, Rautiainen, R., & Anttonen, K. (1988). *Yhteinen tulevaisuutemme*. Hki: Valtion painatuskeskus : Ympäristöministeriö. Retrieved from <https://jyu.finna.fi/Record/jykdok.79083>
- Washington, H. (2015). *Demystifying sustainability: Towards real solutions*. Routledge.