

**”SUOMEN KALTAISESSA PITKIEN ETÄISYYKSIEN HAR-
VAAN ASUTUSSA MAASSA”**

Ilmastopolitiikkaan liittyvä retoriikka eduskunnan täysistunnoissa

Joonas Kuisma
Maisterintutkielma
Valtio-oppi
Yhteiskuntatieteiden ja filo-
sofian laitos
Jyväskylän yliopisto
Kevät 2022

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

| | |
|--|---|
| Tiedekunta Humanistis-yhteiskuntatieteellinen | Laitos Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos |
| Tekijä Joonas Kuisma | |
| Työn nimi "Suomen kaltaisessa pitkien etäisyyksien harvaan asutussa maassa": ilmastopolitiikkaan liittyvä retoriikka eduskunnan täysistunnoissa | |
| Oppiaine Valtio-oppi | Työn tyyppi Maisterintutkielma |
| Aika Kevät 2022 | Sivumäärä 74 |
| Ohjaaja Jouni Tilli | |
| Tiivistelmä <p>Tämä tutkielma tarkastelee eduskunnan täysistunnoissa käytettävää retoriikkaa ilmastopolitiikasta. Tutkielman aineisto rajattiin käsittämään kaksi polttoaineiden hintoihin liittyvää täysistuntokeskustelua vuosilta 2000 ja 2019. Tutkielman tarkoituksena oli selvittää, millaista ilmastopolitiikasta käytävä retoriikka on ollut eduskunnan täysistunnoissa eri vuosina ja millaista kehitystä retoriikassa on tapahtunut vuosien välillä. Lisäksi tutkielmaa syvennettiin kiinnittämällä huomiota siihen, millaisena keskusteluiden retoriikka näyttäytyy ilmastopoliittisten asiakirjojen ja tavoitteiden valossa. Tutkimuksen pääasiallinen toteutustapa nojautui retoriseen analyysiin ja sen metodologisena perustana käytettiin Albert O. Hirschmanin (1991) konservatiivisen ja progressiivisen retoriikan jaottelua. Lisäksi metodologiaa tuettiin muun muassa täysistuntokeskusteluiden luonteen tarkastelun avulla.</p> <p>Tutkimuksen retorinen analyysi keskittyi erilaisiin talouteen kytkeytyviin, sekä ilmastopolitiikkaa edistäviin argumentteihin. Tutkielman perusteella ilmastopolitiikkaan suhtauduttiin polttoaineiden roolin osalta yleisimmin kriittisesti, mutta retorisissa keinoissa ei kuitenkaan ollut juurikaan eroja kriittisen ja myönteisen suhtautumisen välillä. Täysistuntokeskusteluiden retoriikassa yleisintä olikin katsantokannasta ja vuodesta riippumatta vetoaminen erilaisiin taloudellisiin kustannuksiin, negatiivisiin vaikutuksiin, sekä toimien vaikutusten olemattomuuteen. Ajallisesta vertailusta havaittiin puolestaan, että ilmastopoliittisissa tavoitteissa ja asiakirjoissa tapahtui paljon ilmastonmuutoksen hillintään tähtäviä muutoksia 19 vuoden aikana, mutta keskusteluissa käytetyt argumentit ja retoriset valinnat pysyivät pitkälti samoina aikavälistä huolimatta.</p> | |
| Asiasanat eduskunta, täysistunto, retoriikka, Hirschman, ilmastopolitiikka | |
| Säilytyspaikka Jyväskylän yliopisto | |
| Muita tietoja | |

SISÄLLYS

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | JOHDANTO | 1 |
| 1.1 | Aiempi tutkimus | 3 |
| 2 | METODOLOGIA JA KESKEISET KÄSITTEET | 6 |
| 2.1 | Retoriikka ja parlamentarismi | 7 |
| 2.2 | Eduskunnan täysistuntopöytäkirjat | 9 |
| 2.3 | Konservatiivinen ja progressiivinen retoriikka | 12 |
| 3 | ILMASTOPOLITIikka SUOMESSA | 16 |
| 3.1 | Ilmastopolitiikka lapsenkengissä | 17 |
| 3.2 | Ilmastopolitiikan vauhdikas eteneminen | 19 |
| 3.3 | Tieliikenne ilmastopolitiikassa | 21 |
| 4 | ANALYYSI | 23 |
| 4.1 | Täysistuntopöytäkirjojen taustat | 23 |
| 4.1.1 | Vuosi 2000 | 23 |
| 4.1.2 | Vuosi 2019 | 24 |
| 4.2 | Talous ennen kaikkea | 25 |
| 4.2.1 | Elintaso ja taloudelliset vaikeudet | 25 |
| 4.2.2 | Ilmastopolitiikan kritiikki ja toissijaisuus | 31 |
| 4.2.3 | Suomen maantiede ja sääolosuhteet | 42 |
| 4.2.4 | Tieliikenteen merkitys | 51 |
| 4.3 | Ilmastopolitiikka edellä | 54 |
| 5 | JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO | 60 |
| 6 | LÄHTEET | 66 |

1 JOHDANTO

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on tarkastella eduskunnan täysistunnoissa käytettyä retoriikkaa ilmastopolitiikkaan liittyen valtio-opillisesta näkökulmasta. Retorisen tarkastelun lisäksi ilmastopolitiikasta käytävää retoriikkaa katsotaan ilmastopoliittisten asiakirjojen näkökulmasta. Tutkimus syventää myös ilmastopoliittista näkökulmaa yleiseltä tasolta rajatulle tasolle kiinnittämällä huomiota tieliikenteen rooliin ilmastopolitiikassa, sillä tutkimusaineisto liittyy osaltaan vahvasti tieliikenteeseen. Tutkimuksen aineisto koostuu kahdesta polttoaineiden hintoja käsittelevästä eduskunnan täysistuntokeskustelusta vuosilta 2000 ja 2019 (Eduskunta 2000c & Eduskunta 2019d). Tutkimuksen retorisen analyysin metodologisena perustana on Albert O. Hirschmanin (1991) konservatiivisesta ja progressiivisesta retoriikasta kertova teos *The Rhetoric of Reaction: Perversity, Futility, Jeopardy*. Lisäksi metodologiaa täydentää muun muassa Kyösti Pekosen (2011) teos *Puhe eduskunnassa*, jonka tarkoituksena on lisätä ymmärrystä eduskunnan täysistunnoista puhumisen paikkana. Tutkimusta tuetaan myös vahvasti muun muassa erilaisten ilmastopoliittisten asiakirjojen avulla.

Ilmastopolitiikan ajankohtaisuus ja kansanedustajien ja eduskunnan merkitys ilmastopolitiikan toteuttamisessa ovat merkittävimpiä perusteluita tämän tutkimuksen toteuttamiselle. Ilmastopolitiikan ajankohtaisuutta kuvaa erinomaisesti muun muassa se, että vuonna 2019 Rinteen hallitusohjelman (Valtioneuvosto 2019, 32) tavoitteena oli Suomen hiilineutraalius vuonna 2035, kun samana vuonna ilmastovuosikertomuksen (Cederlör & Siljander 2019, 16) mukaan Suomi tarvitsi lisätoimia saavuttaakseen vuodelle 2030 asetetun 39% päästövähennysvelvoitteen. Polttoaineiden ja niiden hintojen osalta ajankohtaisuutta korostaa puolestaan esimerkiksi se, että vuoteen 2030 mennessä muihin kuin fossiilisiin polttoaineisiin perustuvien polttoaineiden osuus tulisi olla 40%, kun vuonna 2017 tämä osuus oli vielä 10,1% (Jääskeläinen toim. 2020, 10). Retorisen analyysin tekemistä perustelen puolestaan sillä, että on tärkeää tutkia

miten poliittiset päätöksentekijät argumentoivat tällaisesta tavoitteellisesta ja osin velvoittavasta aiheesta. Mielestäni retorinen analyysi mahdollistaa havainnoinnin siitä, miten poliitikot suhtautuvat eduskunnassa ilmastopolitiikan toteuttamiseen.

Tutkimusaineiston valinta perustuu siihen, että valituilla keskusteluilla päästään havainnoimaan retoriikkaa eri ajanjaksoilta, jonka lisäksi aineisto mahdollistaa ajallisen kehityksen ja vertailun tarkastelemisen. Tästä syystä myös valittujen keskusteluiden aiheet ovat lähes samat. Päädyin keskusteluiden aiheen osalta polttoaineiden hintoihin siksi, että uskon niiden olevan helposti lähestyttävä ja ymmärrettävä puheenaihe. Kun fossiiliset polttoaineet osaltaan liittyvät vahvasti ilmastopolitiikkaan, niin aineiston avulla päästään yhdistämään kaksi yhteiskunnallisessa keskustelussa tärkeää asiaa. Uskon myös, että monet saattavat kokea ilmastopolitiikan hyvinkin tekniseksi luonnontiedevevetoiseksi aiheeksi, jonka vuoksi toivon, että tämä tutkimus on ilmastopolitiikan osalta suhteellisen helposti ymmärrettävissä ja lukija voi ymmärtää esimerkiksi polttoaineiden hintojen ja ilmastopolitiikan yhteyden. Tämän kokonaisuuden tarkastelun mielenkiintoisuutta lisää myös viimeaikainen kansalaisaktiivisuus polttoaineiden hintakeskustelussa, sillä esimerkiksi viimeisen vuoden aikana on tehty kolme polttoaineiden verotuksen alentamista vaatimaa kansalaisaloitetta. Aloitteiden suosio on ollut verraten huimaa, sillä aloitteista yksi (Kansalaisaloite.fi 2021a) on jo edennyt eduskuntaan keräten yli sata tuhatta kannatusilmoitusta, kun taas kesken olevista aloitteista kummatkin (Kansalaisaloite.fi 2021b & Kansalaisaloite.fi 2022) olivat keränneet jo kirjoitushetkellä alkuvuodesta 2022 riittävästi kannatusta mennäköseen eduskunnan käsittelyyn.

Tutkimus alkaa keskeisten käsitteiden ja tutkimusotteen esittelyllä. Tätä seuraa luku, jossa tarkastelen lyhyesti Suomen ilmastopolitiikkaa 2000-luvun taitteesta ja viimeisen reilun vuosikymmenen ajalta, jonka lisäksi tuon lyhyesti esiin tieliikenteen roolia ilmastopolitiikassa. Tämän jälkeen seuraa tutkimuksen tärkein osuus eli analyysivaihe. Analyysivaiheessa analysoin aineistoa aihekategorioittain niin, että kumpaakin keskustelua käsitellään jokaisessa aihekategoriasa. Lähestymistapani analyysiin on myös kronologinen, eli käsittelen aina aiheen aloittaen vanhemmasta täysistuntokeskustelusta. Tämän teen sen vuoksi, että mielestäni analyysi pysyy luettavampana, kun vuosia käsitellään tällä tavoin, jonka lisäksi tapa mahdollistaa paremmin keskusteluiden välisen kokonaisvertailun. Teen lisäksi lyhyen tiivistyksen jokaisen aihealueen kokonaisuudesta. Tutkimus loppuu kokoavaan päätöskappaleeseen, jossa käsittelen tutkimuksesta tehtävät johtopäätökset, jonka lisäksi teen yhteenvedon tutkimuksen kokonaisuudesta.

Tutkimuksen pääasiallisena tutkimuskysymyksenä on selvittää, millaista ilmastopolitiikasta käytävä retoriikka on ollut eduskunnan täysistunnoissa eri vuosina ja minkälaisia muutoksia retoriikassa on tapahtunut vuosien välillä. Lisäksi tutkimusta

syvennetään kiinnittämällä myös huomiota siihen, millaisena keskusteluiden retoriikka näyttäytyy ilmastopoliittisten asiakirjojen ja tavoitteiden valossa.

1.1 Aiempi tutkimus

Tarkastelen ensimmäiseksi kansallisella tasolla tehtyjä tutkimuksia ja julkaisuja eduskuntakeskusteluihin ja ilmastopolitiikkaan liittyen. Eduskuntakeskusteluiden osalta en löytänyt varsinaisesti suoraan omaan tutkimusaiheeseeni liittyvää tutkimusta. Varsinaisten eduskuntakeskustelujen tutkimusten osalta kuitenkin esimerkiksi Kamilla Karhunmaa (2019) on tutkinut hiilineutraalisuuden saavuttamiseen liittyvää keskustelua muun muassa eduskuntakeskusteluiden osalta. Karhunmaan mukaan eduskuntakeskusteluissa hiilineutraalisuuden saavuttamiseen liitetään erityisen vahvasti politiikkatoimien ennustettavuus ja pitkäjänteisyys, jotta voidaan toimia taloudellisesti järkevillä tavoilla, jonka lisäksi olemassa olevien järjestelmien toiminta on otettava huomioon (mt., 175–176 & 177–178). Tällaiset havainnot ovat varmasti mielenkiintoisia oman tutkimusaineistoni tarkastelun kannalta, sillä tämä antaa hieman osviittaa siitä, miten ilmastopoliittista asioista saatetaan keskustella eduskunnassa.

Tämän lisäksi esimerkiksi Minna Kaarkoski (2020) on tutkinut eduskuntakeskusteluista ilmastonmuutokselle esitettyjä merkityksiä turvallisuuspolitiikan osalta. Artikkelista selviää muun muassa, kuinka 2000-luvun taitteessa ilmastonmuutosta yritettiin välillä laajentaa osaksi turvallisuuspoliittista keskustelua, mutta tämä rajoitui lähinnä vihreiden ja vasemmistoliiton edustajiin (mt., 30–31). Kuitenkin 2010-luvun edetessä ilmastonmuutoksesta tuli huomattavasti yleisempi aihe eduskunnan turvallisuuspoliittisissa keskusteluissa (mt., 35–37). Muunlaista tutkimusta eduskuntakeskusteluista ovat tehneet esimerkiksi Jutta Pulkki ja Liina-Kaisa Tynkkynen (2016), jotka ovat tutkineet, kuinka eduskunnassa keskustellaan vanhuksista. Lisäksi esimerkiksi Jouni Tilli (2020) on tutkinut, kuinka eduskunnan täysistunnossa argumentoitiin yksittäisen kansanedustajan rasistiseksi tulkitusta puheenvuorosta.

Varsinaisesti Suomen ilmastopolitiikkaan liittyvä tutkimus toimenpiteisiin liittyen vaikuttaa keskittyneen erityisen vahvasti eri ministeriöiden toimittamiin tai tilaamiin erilaisiin raportteihin ynnä muihin vastaaviin julkaisuihin, joita tulen käsittelemään tutkimuksen kolmannessa luvussa. Nostan kuitenkin esiin yhden oman tutkimukseni kannalta merkittävän tutkimuksen. Nimittäin Hanna Wassin ym. (2021) tutkimuksessa on tutkittu eri alojen keskeisten päättäjien, sekä kansalaisten suhtautumista ilmastonmuutokseen ja ilmastopolitiikkaan. Kyselytutkimuksesta selviää mielenkiintoisesti, kuinka esimerkiksi poliittisista päättäjistä yli 60% on joko osittain tai täysin sitä mieltä, että ilmastonmuutoksesta huolehtiminen tulisi asettaa Suomen ta-

loudellisen kilpailukyvyyn edelle (mt., 7). Yhtä lailla 72% poliittisista päättäjistä oli osittain tai täysin sitä mieltä, että Suomen pitäisi olla kansainvälisesti johtava toimija kasvihuonekaasujen vähentämisessä (mt., 9). Tutkimuksen muiden vastausryhmien osalta kuitenkin esimerkiksi elinkeinoelämän päättäjät suhtautuvat Suomen ilmasto-oliittisiin toimiin paljon kriittisemmin (mt., 7–9). Esimerkiksi lähes puolet heistä asettaa ainakin osittain taloudellisen kilpailukyvyyn ilmastonmuutoksen edelle (mt., 7). Kansalaisten näkemyksissä on puolestaan melko paljon hajoavaisuutta, mutta yleisesti ottaen positiivisesti ja negatiivisesti ilmastopolitiikkaan suhtautuvien määrät jakautuivat melko tasaisesti (mt., 7–9). Tutkimuksen mukaan kuitenkin juuri etenkin poliittisten ja elinkeinoelämän päättäjien väliset suhtautumiserot ilmastopolitiikan osalta tuottavat potentiaalisesti hankaluuksia ilmastopoliittisessa päätöksenteossa (mt., 19). Myös tämän tutkimuksen havainnot ovat merkittäviä oman tutkimukseni kannalta, koska tästä saadaan hyvin validia taustatietoa esimerkiksi tutkimusaineiston uudemmalle keskustelulle ja tästä voi olla selkeästi hyötyä keskusteluiden tarkastelemisessa.

Julkaisutoimintaa Suomen ilmastopolitiikasta löytyy jonkin verran myös muualta. Esimerkiksi Suomen ilmastopaneelin puheenjohtaja professori Markku Ollikainen on käsitellyt vuonna 2017 julkaistussa artikkelissa muun muassa Suomen ilmastopolitiikan talousaspekteja, sekä ilmastotavoitteista avautuvia mahdollisuuksia Suomelle (Ollikainen 2017). Muunlaista tutkimusta Suomen ilmastopolitiikasta on tehty muun muassa ilmastopakolaisuuteen liittyvän maahanmuuton osalta (Vaha 2018).

Kansainväliseltä tutkimuskentältä voidaan puolestaan tarkastella muun muassa tutkimuksia eri maiden parlamenttien ilmastopolitiikkoihin liittyen. Esimerkiksi Aron Buzogány ja Stefan Četković (2021) ovat tutkineet Euroopan parlamentin äänestyskäyttäytymistä ilmastopoliittisissa asioissa, kun taas pohjoismaisella tasolla tutkimusta on puolestaan tehty muun muassa Norjan parlamentin edustajien ja Ruotsin parlamentin toiminnasta (Finseraas, Høyland & Søyland 2021 & Zannakis 2015). Norjaa koskeva tutkimus on erityisen mielenkiintoinen, koska siinä havaittiin parlamentin edustajien puheita tutkimalla, että öljyn hinnan nopeilla muutoksilla oli vaikutusta ilmastopolitiikasta käytävään puheeseen (Finseraas, Høyland & Søyland 2021, 741–745). Tutkimuksesta kävi myös ilmi, että ilmastopolitiikasta puhumisen määrään vaikutti huomattavasti parlamentin edustajan vaalipiiri, sillä vain yhden vaalipiirin edustajat eivät lisänneet ilmastopolitiikasta puhumista öljyn hinnan nopean muutoksen jälkeen (mt., 742–743). Yhden vaalipiirin edustajien poikkeavaa käytöstä selitettiin sillä, että kyseisessä vaalipiirissä öljyteollisuuden rooli oli suuri (mt., 739 & 744). Eli tutkimus osoittaa siis, kuinka esimerkiksi erilaisilla alueellisilla ja elinkeinoelämään liittyvillä taustoilla saattaa olla vaikutusta parlamentin edustajien puheisiin parlamentissa. Nämä havainnot antavatkin jälleen hyvää taustoitusta omalle tutkimuk-

selleni. Samansuuntaista parlamentteihin ja parlamenttikeskusteluihin liittyvää tutkimusta löytyy myös muun muassa Puolasta, Yhdysvalloista, sekä Iso-Britanniasta ja Saksasta (Marcinkiewicz & Tosun 2015, Guber, Bohr & Dunlap 2021 & Kaarkoski 2019).

Mainitsen myös, että Hirschmanin (1991) teosta on hyödynnetty laajasti erilaisissa tutkimuksissa eri tavoin, eli teosta voi käyttää monenlaisissa tutkimusaiheissa. Tutkimusta on tehty muun muassa siitä, kuinka Hirschmanin (1991) konservatiivisen retoriikan argumentteja voisi käyttää kestävyuden ja kestäväen kehityksen vastustamiseen (Holden 2010). Samaa Hirschmanin teosta ovat hyödyntäneet esimerkiksi Joseph Drew, Bligh Grant ja Nicole Campbell (2016) tutkimuksessaan, jossa he tarkastelivat Australian New South Walesin osavaltion paikallishallinnon uudistamista koskevaa keskustelua. Viimeisenä esimerkkinä mainitsen Brian Dolleryn ja Lin Crasen (2003) artikkelin, jossa he tutkivat etenkin Australian mediassa käytyä keskustelua Irakin sodasta hyödyntämällä Hirschmanin retoriikan jaotteluja. Nämä tutkimusesimerkit vahvistavat tätä tutkimusta etenkin siinä mielessä, että muissa tutkimuksissa on osoitettu, että Hirschmanin retoriikan jaotteluja voi hyödyntää akateemisessa tutkimuksessa onnistuneesti usein eri tavoin.

Nostan vielä lyhyesti esiin, että eduskuntakeskusteluiden retoriikan tutkiminen on ollut viime vuosina melko suosittua Jyväskylän yliopiston maisterintutkielmissa, joissa eduskuntakeskusteluiden retoriikkaa on tutkittu hyvin monen erilaisen aiheen kautta (esimerkiksi Helin 2011, Koivisto 2013, Viljanen 2019 & Toro 2021). Suhteellisen lähellä omaa tutkimusaihettani on Vilma Paavilaisen (2020) maisterintutkielma, jossa hän tutkii diskurssianalyysin avulla täysistuntokeskusteluissa käytettävää puhetta ilmastonmuutoksesta. Ilmastopolitiikasta on myös tehty monia muunlaisia valtio-opin maisterintutkielmia (esimerkiksi Jokahaara 2017, Karjalainen 2017 & Suoniemi 2021), eli eduskuntakeskusteluiden ja ilmastopolitiikan tutkiminen on ollut selkeästi suhteellisen suosittu opinnäytteiden tutkimusaihe viime vuosien aikana. Lisäksi totean vielä, että myös Hirschmanin (1991) teosta on jonkin verran käytetty maisterintutkielmissa (esimerkiksi Alkula 2015 & Kälkäjä 2017), mutta ei kuitenkaan tämän tutkimuksen aiheen tiimoilta.

2 METODOLOGIA JA KESKEISET KÄSITTEET

Valitsin retorisen analyysin pääasialliseksi lähestymiskulmaksi jo edesmenneen yhteiskuntatieteiden emeritusprofessori Albert O. Hirschmanin (1991) teoksen *The Rhetoric of Reaction: Perversity, Futility, Jeopardy*, joka toimii tutkimuksessa retoriikan analyysin välineenä. Hirschman (1991) tarjoaa teoksessaan välineitä etenkin konservatiivisen, mutta myös progressiivisen retoriikan jaotteluun, jolloin tutkimuksessa on mahdollista päästä kiinni retoristen valintojen syvällisempiin merkityksiin. Tämän täydennykseksi lähdin tarkastelemaan eduskunnan täysistuntoja ja niiden luonnetta. Tähän tarkoitukseen hyödynnän yleisen valtio-opin emeritusprofessori Kyösti Pekosen (2011) teosta *Puhe eduskunnassa*, joka keskittyy eduskunnan valtaan, sekä eduskunnassa tapahtuvaan puheeseen. Teoksen avulla olisi tarkoitus päästä kuvaamaan sitä, millainen eduskunta on keskustelupaikkana ja etenkin sitä, miten täysistuntokeskustelut toimivat ja miten puhe ylipäättään nähdään eduskunnassa. Näiden lisäksi tarkastelen ja taustoitan tutkimusta muun muassa retoriikan ja parlamentarismien käsitteiden kautta.

Tutkimuksessani täysistuntopuheiden retoriikkaa tarkastellaan siis syvemmin Hirschmanin teoksen avulla. Hirschmanin teos tarjoaa kolme argumenttia, joihin konservatiivista retoriikkaa lajitellaan, joita ovat päinvastaiset vaikutukset (*perversity*), hyödyttömyys (*futility*) ja riski (*jeopardy*) (Hirschman 1991, 7). Lisäksi hän hahmottelee myöhemmin näille argumenteille peilikuvia progressiivisesta retoriikasta, joita käsitellään tarkemmin luvussa 2.3. Suomennokset ovat omiani ja joku muu saattaa käyttää erilaisia suomennoksia, mutta mielestäni nämä suomennokset vastaavat Hirschmanin kuvauksia näistä argumenteista. Ennen kuin tarkastelen näitä tarkemmin, niin on syytä tarkastella Hirschmanin teoksen pohjaa, joka juontuu sosiologi T. H. Marshallin kansalaisuuden kehityksen argumentista, jossa kansalaisuus ja sen kehittyminen on jaettu siviilikansalaisuuteen, poliittiseen kansalaisuuteen ja sosiaaliseen kansalaisuuteen (mt., 1–2). Lyhyesti kuvattuna Marshallin näkemyksen mukaan siviilikansalai-

suus kytkeytyy ihmisen vapauksiin ja oikeuksiin, kuten esimerkiksi sanan- ja uskonnonvapauteen. Poliittisella kansalaisuudella viitataan puolestaan poliittiseen osallistumisoikeuteen eli oikeuteen äänestää vaaleissa ja olla niissä ehdolla. Sosiaalinen kansalaisuus puolestaan kytkeytyy oikeuteen saada elää tiettyjen taloudellisten ja sosiaalisten standardien mukaisesti, ja tämän Hirschman tulkitsee suoraan kuuluvaksi hyvinvointivaltion käsitteeseen. (Marshall & Bottomore 1987, 8 & Hirschman 1991, 2). Hirschman kritisoi Marshallin optimistista näkökulmaa ja nostaa esiin, että kaikkiin näihin argumentteihin liittyy vahvoja vasta-argumentteja (Hirschman 1991, 2–6). Tämän pohjalta Hirschman lähtee rakentamaan omaa analyysiaan, jota hyödynnän tässä tutkimuksessa.

Hirschmanin teoksen lähtökohdat on siinä mielessä tärkeä tietää ja ymmärtää, että lukija on tietoinen siitä miltä pohjalta Hirschman on lähtenyt asioita käsittelemään, ja että teoksen taustalla ei suoranaisesti ole parlamenttikeskusteluiden retoriikan tarkastelu. Lukijan on kuitenkin tärkeä ymmärtää, että tässä tutkimuksessa ei tulla keskittymään kansalaisuuden lajeihin tai siihen, miten Hirschman peilaa argumenttejaan Marshallin teoriaan. Sen sijaan tärkeää Marshalliin liittyen on Hirschmanin edellä mainittu ajatus argumenttien vasta-argumenteista. Tämä ajatusmalli on tämän tutkimuksen kannalta erittäin merkittävä, koska parlamentaarille retoriikalle puolesta ja vastaan argumentoiminen on äärimmäisen tärkeää (Palonen 2005, 143–144). Eli Hirschmanin ajatusmalli argumentoinnista korostaa hänen teoksen metodologista toimivuutta tutkimuksessa. Käyn seuraavaksi lyhyesti läpi tutkimuksen kannalta keskeisiä käsitteitä, jonka jälkeen tarkastelen eduskunnan täysistuntojen luonnetta. Luvun lopuksi käsittelen vielä Hirschmanin konservatiivisen ja progressiivisen retoriikan jaottelut.

2.1 Retoriikka ja parlamentarismi

Lähestyn retoriikan käsitettä niin sanotun uuden retoriikan kautta, joka on kehittynyt 1900-luvun saatossa useiden retoriikan teoreetikkojen toimesta (katso esimerkiksi Pullmann 2007, 16–19). Uuden retoriikan merkittävimpiin vaikuttajiin kuuluivat muun muassa Chaïm Perelman ja Kenneth Burke, joihin aion keskittyä tässä esittelyssä (Gage 2011, 2–3). Perelmanin uusi retoriikka perustuu hyvin laajalti hänen ja Lucie Olbrechts-Tytecan teokseen *Traité de l'argumentation* vuodelta 1958. Teosta on tutkittu hyvin paljon (katso esimerkiksi Gage toim. 2011; Thomas toim. 2007; Gross & Dearin 2002) ja siitä on tehty paljon erilaisia tulkintoja, joten pyrin keskittymään muutamisiin Perelmanin perustulkintoihin. Perelman keskittyy retoriikan käsittelyssä laajasti yleisön rooliin, joka voi koostua Perelmanin ajattelun mukaan mistä tahansa ihmisistä missä tahansa paikassa, eli puhutaan universaalista yleisöstä, jonka puhuja

itselleen rakentaa (Gross & Dearin 2002, 31 – 32; Perelman 2014, 5) Perelmanin retoriikan ajattelu pohjautuu Aristoteleen klassiseen retoriikkaan ja Perelmanin ajattelun taustalla on ajatus argumentaatiosta ja vakuuttamisesta, jolla pyritään vakuuttamaan yleisö oman ajatuksen puolelle (Perelman 2014, 1 – 4 & 161 – 162). Tästä vakuuttamisen ja yleisön roolista kertoo hyvin Perelmanin esimerkki, jossa parlamentissa tapahtuva puhe voi olla myös suunnattu vaikuttamaan muihin ihmisiin kuin pelkästään läsnäolijoihin, eli vaikuttaminen ja yleisö eivät rajoitu fyysisiin kuuntelijoihin, mikäli puhuja ei niin halua (mt., 13 – 14). Perelmanin retoriikan ajattelun toinen tärkeä pointti on se, että hän näkee retoriikan koskevan myös kaikkea epävirallista puhetta, eli uusi retoriikka ei keskity pelkästään totuusperusteisiin asioihin, vaan retoriikka on hyvin vahvasti kytkeytynyt mielipiteisiin (Gross & Dearin 2002, 11 & Perelman 2014, 7 – 8).

Burke näkee puolestaan niin sanotun uuden retoriikan hieman eri tavoin ja hän keskittyy vakuuttamisen sijaan identifikaatioon, jolla hän viittaa etenkin puhujan asemoitumiseen johonkin ryhmään nähden, eli miten puhuja pyrkii esimerkiksi samautumaan kohderyhmäänsä (Bygrave 1993, 6). Identifikaatio poikkeaa Burken käsityksessä niin sanotusta vanhan retoriikan käsityksestä siten, että Burke lukee identifikaation mukaan myös tiedostamattomat ja tarkoituksettomat tekijät (Graff & Winn 2011, 108). Uuden retoriikan osalta on kuitenkin tärkeää ymmärtää, että sille ei sinänsä voi asettaa vain yhtä määritelmää uuden retoriikan teoreetikkojen suuren määrän takia (Pullmann 2007, 17 – 18). On myös yhtä tärkeää muistaa, ettei uusi retoriikka tarkoita sitä, etteikö siinä otettaisi klassista retoriikan traditiota huomioon (mt., 18). Kari Palonen (1997, 63) onkin kiteyttänyt uuden retoriikan näkemystä melko hyvin toteamalla, että sen tavoitteena on provosoida jotakin väitettä tai kasvattaa tukea jollekin väitteelle. Retoriikan käsitteen perusteellinen tarkastelu vaatisi vähintäänkin väitöskirjan laajuista kokonaisuutta, eikä sekään edes riittäisi, koska retoriikan käsitteen tutkimus on jatkunut niin pitkään. Pyrinkin tällä tarkastelulla vain tuomaan hieman esiin niin sanotun uuden retoriikan käsitteen kulkua, jotta voidaan ymmärtää, että retoriikan käsitteeseen liittyy useita tulkintoja ja tulkitsijoita. Tälle tutkimukselle tärkeät retoriikan käsitteen sisällöt liittyvät mitä todennäköisimmin yleisön ja puhujan vakuuttamisen rooliin, joita pyrin edellä nostamaan hieman esille.

Toinen tutkimuksen kannalta tärkeä käsite on parlamentarismi, jota käsittelen seuraavaksi lyhyesti. Parlamentarismin voidaan sanoa koostuvan lähtökohtaisesti neljästä eri käsitteestä, jotka ovat deliberaatio, representaatio, vastuu ja suvereniteetti (Ihalainen, Ilie & Palonen 2016, 1 & 6). Parlamentarismin käsite ei kuitenkaan ole kovinkaan yksiselitteinen, sillä siitä on muodostettu hyvin paljon erilaisia mielipiteitä (mt., 6). Käsitteen yksinkertaistetut ideat tiivistetään hyvin Pasi Ihalaisen, Cornelia Ilen ja Kari Palosen (2016) toimittamassa teoksessa *Parliament and Parliamentarism: A Comparative History of a European Concept*. Esimerkiksi deliberaatiolla viitataan yleisesti

parlamentin keskustelun ulottuvuuteen, jolla tarkoitetaan mahdollisuutta puhua vapaasti puolesta ja vastaan (Ihalainen, Ilie & Palonen 2016, 7). Representaatiolla eli edustuksellisuudella taas viitataan parlamentin pysyvyyteen, jossa tasaisin väliajoin valitaan vapailla vaaleilla tietty määrä ihmisiä edustamaan omaa kansaansa (mt., 6). Vastuulla viitataan puolestaan hallituksen vastuuseen vastata toimistaan parlamentille, kun taas suvereniteetilla viitataan yleisimmin parlamentin rooliin valtion ylimpänä vallankäyttäjänä (mt., 8). Parlamentarismien ja parlamentin käsitteiden historiaa käsitellään samassa teoksessa hyvin laajasti eri Euroopan maista aina parlamentarismien alkulähteiltä Iso-Britanniasta lähtien (Ihalainen, Ilie & Palonen toim. 2016, 19–129). Keskityn kuitenkin oman tutkimusaiheeni vuoksi lähinnä suomalaisen perspektiiviin.

Suomessa parlamentarismien juuret juontuvat Ruotsiin, mutta etenkin aikakauden 1800-luvulla, jolloin Suomi kuului Venäjän keisarikuntaan (Jakobsen & Kurunmäki 2016, 98 & 100). Edellä kuvatun parlamentarismien käsitteen toteuttamiseen Suomessa ei kuitenkaan päästy ennen kuin vasta Suomen itsenäistymisen yhteydessä, joten parlamentarismien historia ei sinänsä ole Suomessa kovinkaan pitkä (mt., 109–110). Suomen osalta on myös muistettava, että Suomessa presidentti ja parlamentti jakavat valtaa, joka on vaihdellut itsenäisen Suomen historian aikana hyvinkin paljon. Parlamentarismien kannalta etenkin presidentin valta on ollut keskiössä, sillä presidentti käytti Suomessa niin sanotusti ylintä valtaa hyvin pitkään etenkin Kekkonen-valtakaudella (Nousiainen 2001, 97–102). Parlamentin valtaa kasvatettiin toden teolla vasta vuosituhaten vaihteessa vuoden 2000 perustuslakiuudistuksen yhteydessä, jossa presidentin valtaoikeuksia siirrettiin vahvasti parlamentille (mt., 105–107). Suomalaisen parlamentarismien kritiikin keskiöön on myös noussut vahvasti Suomen hallitusten historia, sillä Suomessa on ollut hyvin pitkään tapana enemmistöhallituksen muodostaminen, joka asettaa parlamentarismien toteutumiseen vaikeaan tilanteeseen. Tämä johtuu siitä, että enemmistöhallituksen ei oikeastaan välttämättä tarvitse valta-asemansa myötä todellisuudessa vastata toiminnastaan parlamentille. (Harle 2000, 145–146). Näiden lisäksi nostan vielä esiin Suomen EU-jäsenyyden, joka tuo parlamentarismien toteutumiseen lisää erilaisia ulottuvuuksia (katso esimerkiksi Palonen 2016, 314–315).

2.2 Eduskunnan täysistuntokeskustelut

Tarkastelen seuraavaksi eduskunnan täysistuntokeskusteluiden roolia ja luonnetta. Lähestyn ensin täysistuntokeskusteluita Pekosen (2011) teoksen kautta, jonka jälkeen tuon lopuksi esiin debatin merkitystä täysistuntokeskusteluissa. Pekosen teoksessa

monet kansanedustajat suhtautuvat täysistuntokeskusteluiden merkitykseen ja rooliin pääosin kriittisesti etenkin päätöksien tekemiseen liittyvien asioiden osalta (esimerkiksi Pekonen 2011, 8 & 16 – 17). Vaikka kriittinen suhtautuminen täysistuntokeskusteluihin saattaa herättää kysymyksiä, niin näkemys on kuitenkin tärkeä analyysia ajatellen, sillä kansanedustajien tällainen mielipide on äärimmäisen tärkeä havainto, kun mietitään retoriikan tausta-asetelmaa täysistunnoissa. Aiheeseen liittyen tutkimusta ovat tehneet myös Claudia Landwehr ja Katharina Holzinger, joiden tutkimuksessa (2010, 396 – 397) todetaan, että parlamenttikeskustelut eivät juuri muuta kenenkään mielipiteitä, mutta ne tarjoavat väestölle mahdollisuuden poliittisten mielipiteiden muodostamiseen.

Kun kuitenkin kritiikki mukaan luettuna otetaan huomioon, että puhe kuuluu deliberatiivisen demokratian peruselementteihin (Pekonen 2011, 41 – 43), ja että täysistuntokeskustelut ovat julkisia toisin kuin vaikkapa valiokuntakeskustelut, niin täysistuntokeskusteluiden retoriikan tarkastelua voi pitää täysin relevanttina. Lisäksi osa kansanedustajista pitää täysistuntokeskusteluja tärkeänä arenana esimerkiksi omien mielipiteiden esiin tuomisessa, sillä esimerkiksi yksittäinen valiokunnan jäsen ei välttämättä pääse tuomaan mielipidettään esiin muualla kuin täysistunnossa (mt., 100 – 101). Tämän lisäksi on myös otettava huomioon hallitus – oppositio -jako, jolla yleisimmin viitataan siihen, että asiat päätetään siten, että toinen puoltaa ja toinen vastustaa, eikä kumpaan tahansa kuuluva puolue poikkea tästä kaavasta (mt., 127 – 129). Täysistuntokeskusteluiden retoriikasta voidaankin tässä tapauksessa etsiä vaikkapa myös sitä, poikkeavatko esimerkiksi hallituspuolueiden kansanedustajien argumentit laajalti toisistaan, sillä periaatteessa puhuminen ja äänestyskäyttäytyminen voivat poiketa toisistaan (mt., 102 & 131). On otettava myös huomioon, että aineisto osuu kokonaisuudessaan aikaikkunaan, jolloin vuoden 2000 perustuslakiuudistus on ollut voimassa, eli perustuslakiuudistuksen jälkeen eduskunnan asema on vahvistunut, joten täysistuntojenkin aseman pitäisi olla vahvistunut (Nousiainen 2001, 105 – 107).

Kaikelle täysistuntopuheelle yhteinen tekijä on sen julkisuus, jota myös korostettiin Pekosen tutkimuksessa. Julkisuus vaikuttaakin olevan selkeästi yksi suurimmista tekijöistä täysistuntopuheen roolissa, sillä puheen ja puhumisen rooli muuttuu merkittävästi, kun siirrytään esimerkiksi valiokunnista eduskunnan julkiseen keskustelutilanteeseen. (Pekonen 2011, 103 – 106). Merkittävintä tässä julkisuuden elementissä on se, että täysistuntokeskustelussa puhe saatetaan suunnata läsnäolijoiden lisäksi tai niiden sijasta medialle ynnä muulle yleisölle (mt., 103 – 104). Tämä julkisuuden kautta vaikuttamisen elementti johtuu taas selkeästi siitä, että täysistunnot ja niissä pidetyt puheet ovat selkeästi julkisin elementti eduskuntatyössä (mt., 105 – 106). Pekosen tutkimuksesta ilmenee myös väite, jonka mukaan täysistuntopuheiden määrään vaikuttaa keskeisesti se, että puheilla kansanedustajat saavat itselleen julkisuutta,

jolla pystytään ja pyritään vaikuttamaan edustajan omaan asemaan ja mahdolliseen uudelleenvalintaan seuraavissa vaaleissa (mt., 109–110).

Vaikka Pekosen teos esittääkin täysistuntokeskustelut laajalti kriittisessä valossa, niin silti täysistunnot ovat edelleen Suomen mallissa keskeinen areena, jossa puheet taltioidaan ja ne päätyvät julkisiksi. Pekosen teoksen tärkeys omalle tutkimukselleni piileekin siinä, että on mielestäni äärimmäisen tärkeä ymmärtää täysistuntokeskustelun taustat puhumisen paikkana. Pekonen korostaa itse sitä, että täysistuntopuheen laadusta tai merkityksestä huolimatta se liittyy olennaisesti parlamentarismiin, sillä edustuksellinen puhe on parlamentarismiin ja klassisen edustuksellisen demokration peruselementtejä (Pekonen 2011, 218–219).

Täysistuntokeskusteluiden merkitystä voidaankin korostaa tarkastelemalla debatin merkitystä parlamenttipuheessa. Esimerkiksi Kari Palonen on korostanut debatin, eli puolesta ja vastaan puhumisen merkitystä lähes elintärkeänä parlamentaarisen politiikan toteutumiseksi, sillä se mahdollistaa eri näkökulmien tarkastelun päätöksenteon yhteydessä (Palonen 2005, 143–144; Palonen 2011, 13). Palonen korostaa myös debatin roolia siinä mielessä, että sillä on ainakin periaatteellinen mahdollisuus muuttaa eri mieltä olevan henkilön mielipidettä (Palonen 2005, 144). Tämän lisäksi debattia voidaan hyödyntää myös, vaikka jostain asiasta olisi päätetty, sillä tehdystäkin päätöksestä voidaan myös debatoida (mt., 145). Debatilla voikin olla kauaskantoisempiakin vaikutuksia, sillä vaikka jokin näkemys ei saavuttaisi enemmistön kannatusta, niin debatoinnilla voidaan yrittää vaikuttaa myös tulevaisuudessa käsiteltäviin asioihin (Wiesner, Haapala & Palonen 2017, 30–31). Eli debatilla on myös mahdollisuus vaikuttaa mielipiteisiin pitkäkestoisesti tässä ja nyt tapahtuvan keskustelun lisäksi. Täysistuntokeskusteluiden merkitys korostuu myös siksi, että niissä puhujilla ei ole lähtökohtaisesti valtaa päättää puhejärjestyksestä ja puheen määrästä, vaan tämä valta on puhemiehellä (Palonen 2005, 144). Eli tämän perusteella voisi ajatella, että eduskunnan täysistunto toimii areenana, jossa puolesta ja vastaan puhumiselle on ainakin periaatteellisesti yhtäläiset mahdollisuudet eduskunnan voimasuhteista huolimatta.

Debatin tärkeyttä ovat korostaneet myös esimerkiksi Claudia Wiesner, Taru Haapala ja Kari Palonen (2017, 1–2), jotka korostavat debatin merkitystä politiikan ymmärtämisen kannalta. Debatti voikin toimia samanaikaisesti sekä paikkana, että keinona politiikan toteuttamiselle (mt., 1). Toisaalta debatin tarkastelu on myös tärkeää, koska asioiden poliittisuutta voidaan tutkia tutkimalla debatteja (mt., 2–3). Debatilla on siis selkeästi tärkeä rooli politiikassa ja politiikan tutkimuksessa ja edellä esitetyt näkemykset korostavat selkeästi täysistuntokeskusteluiden tutkimisen merkitystä ja tärkeyttä. Voidaankin ajatella esimerkiksi, että vaikka Pekosen teoksessa täysistuntokeskustelun merkitykseen suhtaudutaan pääosin kriittisesti, niin se ei silti

poista keskusteluiden merkityksellisyyden mahdollisuutta. Pekosen teoksen kriittisyys ei myöskään poista debatin tutkimisen tärkeyttä valtio-opillisessa tutkimuksessa.

2.3 Konservatiivinen ja progressiivinen retoriikka

Ensimmäinen Hirschmanin konservatiivisen retoriikan argumentti on perversity -argumentti, josta käytän suomennosta päinvastaiset vaikutukset. Hirschmanin käyttämä englanninkielinen termi perversity on mielestäni hankalasti suomennettavissa, enkä ole löytänyt sille täysin suoraa suomennosta. Erilaisia sanakirjoja tutkittaessa perversity käsitteen toistuva kuvaus on vapaasti suomennettuna seuraava: tarkoituksellinen käyttäytyminen tai pyrkiminen käyttäytymään tavalla, jonka useimmat katsovat oudoksi, odottamattomaksi, vääräksi, tai kohtuuttomaksi (Oxford university press n.d. & Cambridge university press n.d.). Lähdin hakemaan suomennosta Hirschmanin kuvauksen ja perverse sanan suomennoksen kautta. Redfox languages Oy (n.d.) tarjoaa sanakirjassaan perverse sanalle muun muassa suomennoksia kuten uppiniskainen, kieroutunut, vastahankainen ja moraaliton. Kun taas katsotaan Hirschmanin tiivistettyä kuvausta, niin siinä todetaan, että kyseessä on argumentointi, jolla pyritään osoittamaan, että jokin toimenpide-ehdotus tai jo käyttöön otettu toimenpide aiheuttaa tiedostamattaan juuri päinvastaiset vaikutukset, joita siltä halutaan ja joita sillä väitetään olevan (Hirschman 1991, 11). Aiemmin mainituista suomennoksista vastahankaisuus saattaisi sopia kuvaukseen ehkä parhaiten, mutta siitä ei saa kauhean selvää kuvaa siitä, mitä sillä tarkemmin ottaen tarkoitetaan. Siksi päädyin siihen, että käytän Hirschmanin kuvausta suomennoksessani ja valitsin suomennokseksi päinvastaiset vaikutukset argumentin, koska tästä saa mielestäni suoraan kiinni siitä, mihin kyseinen argumentti liittyy. Tälle argumentille voidaan antaa esimerkki, jossa demokratia johtaa itsensä lopulta tyranniaan, eli kun demokratialla pyritään parantamaan ihmisten oikeuksia ja niin edelleen, niin todellisuudessa demokratia ajaisikin yhteisön juuri päinvastaiseen suuntaan eli tyranniaan (mt., 12–14). Tämän argumentin käyttöön liittyen Hirschman toteaa, että se soveltuu useimmiten tapauksiin, jossa halutaan argumentoida voimakkaasti jotain suosittua asiaa vastaan, jolla on joitain heikkouksia (mt., 43). Etenkin tämä kommentti ilmenee oman tutkimukseni kannalta erittäin mielenkiintoisena, sillä ilmastonmuutos ja sen torjuminen ovat tämänhetkisessä yhteiskunnassa erittäin isossa huomiossa.

Toinen konservatiivisen retoriikan argumentti on puolestaan futility -argumentti, josta käytän suomennosta hyödyttömyys. Hyödyttömyys argumentti on Hirschmanin mukaan hyvin erilainen verrattuna päinvastaiset vaikutukset argumenttiin ja niille on yhteistä lähinnä niiden yksinkertaisuus. Hyödyttömyys argumentin idea on tiivistetysti se, että jonkin toimenpiteen tai ehdotuksen katsotaan olevan hyödytön,

koska sen aiheuttamat vaikutukset ovat olemattomat tai niitä ei ole ollenkaan. Eli näennäisellä tasolla voisi näyttää siltä, että jokin olisi muuttunut, mutta isossa kuvassa ei tapahdu mitään vaikutusta. (Hirschman 1991, 43). Lyhyesti sanottuna tätä voidaan havainnollistaa esimerkeillä, joissa saatetaan ulkoisesti tehdä täysi muutos maan politiikkaan, mutta tarkemmin tarkasteltuna mikään ei ole varsinaisesti muuttunut (mt., 44). Mikäli kyseinen argumentti toteutuisi, eikä jollain muutoksella olisikaan mitään vaikutusta, niin se saattaisi muutoksen kannattajat erittäin huonoon valoon. Argumentti ilmenee yleensä, kun jokin asia tai toimenpide on jo tehty ja siitä on kulunut jonkin verran aikaa, kun taas esimerkiksi päinvastaiset vaikutukset argumentti esiintyy yleensä toimenpide-ehdotuksen tai heti sen käyttöönottamisen yhteydessä. (mt., 45–46).

Hirschman käyttää yhtenä esimerkkinä tästä argumentista Ranskan vallankumousta, jota suurin osa sinä aikana eläneistä akatemikoista piti valtavana muutoksena yhteiskunnan rakenteiden kannalta. Kuitenkin ajan mentyä eteenpäin tämä näkemys alkoi saamaan kritiikkiä Alexis de Tocquevillen teoksen *L'Ancien Régime et la Révolution* (1856) johdolla. Kritiikin mukaan Ranskan vallankumous ei aiheuttanutkaan mitään merkittävää muutosta yhteiskunnan ja valtion rakenteeseen, vaan väitetyt vallankumouksen aiheuttamat muutokset olivat jo tapahtuneet ennen vallankumousta. (Hirschman 1991, 46–48). Hirschmanin mukaan kaksi edellä esitettyä argumenttia saattavat vaikuttaa osittain samanlaisilta ja että hyödyttömyys argumentti olisi vain hieman maltillisempi versio. Täysin näin asian ei pitäisi kuitenkaan olla, sillä hyödyttömyys argumentin peruselementteihin kuuluu se, että ihmisten toimet eivät ylipäätään saa aikaan mitään suurta vaikutusta, koska taustalla on rakenne, jota ei voi muuttaa (mt., 72–73).

Tämänkin konservatiivisen retoriikan argumentin pitäisi palvella omaa tutkimustani hyvin, sillä voitaisiin esimerkiksi ajatella hypoteettisesti, että joku saattaisi väittää, ettei polttoaineen verotuksen kiristämisellä ole mitään vaikutusta ilmastonmuutoksen torjumisen kannalta, koska ihmiset eivät hinnan muutoksesta huolimatta tee muutosta polttoaineen käyttämiseen. Toinen hypoteettinen esimerkki voisi olla se, että väitettäisiin, ettei halutulla toimenpiteellä olisi ilmastonmuutoksen kannalta mitään merkitystä, koska ilmasto on aina tietyin väliajoin muuttunut lämpimämpään ja viileämpään suuntaan ihmisen läsnäolosta ja toimista riippumatta.

Kolmas konservatiivisen retoriikan argumentti on jeopardy -argumentti, josta käytän suomennosta riski. Riski argumentti on kolmesta konservatiivisen retoriikan argumentista kaikkein maltillisin, sillä tiivistettynä sen idea on, että jokin muutos tai muutosehdotus ei ole hyväksyttävä, koska sen kustannukset olisivat kohtuuttoman suuret ja se saattaisi mahdollisesti vaarantaa tai aiheuttaa harmia jo olemassa oleville asioille tai järjestelmille. Lisäksi tälle argumentille on usein tyypillistä se, että ehdotet-

tua muutosta ei välttämättä pidetä itsessään huonona, mutta koska se saattaa aiheuttaa edellä mainittuja asioita, niin sen käyttöönottoaminen on liian iso riski. (Hirschman 1991, 81 & 83–84).

Hirschmanin esimerkeistä voidaan tällä kertaa nostaa esiin tapaus, jossa demokraattisen hallinnan vahvistamisen katsotaan vaarantavan vapauden toteutumisen (Hirschman 1991, 88–89). 1800-luvun Englannissa tehtiin kaksi isoa lakiuudistusta, jossa äänioikeutta laajennettiin koskemaan suurempaa osaa miesväestöstä. Tässä kyseisessä tapauksessa uudistuksien vastustajat käyttivät vahvasti riski argumenttia, sillä pääpiirteittäin vastustus kohdistui siihen, että demokratian edistäminen vaarantaisi vaivalla saavutetut aiemmat poliittiset järjestelmät ja instituutiot ja esimerkiksi koko Englannin perustuslaki vaarantuisi, jolloin myös ihmisten vapaus olisi vaarassa (mt., 89–94). Siitäkin huolimatta, että ensimmäinen uudistus ei ollut osoittautunut katastrofiksi, toisen reformin vastustajat olivat sitä mieltä, että äänioikeuden laajentaminen vaarantaisi esimerkiksi omistamisen vapauden, talouden toiminnan ja oikeuslaitoksen itsenäisyyden (mt., 95–97). Hirschmanin mukaan riski argumentti hyödyn-tääkin usein erilaisia stereotypioita tai myyttejä nojautessaan omaan väitteeseensä (mt., 122–123). Lisäksi voidaan vielä vahvistaa käsitystä siitä, että tässä argumentissa nojataan siihen, että olemassa olevat järjestelmät ovat arvokkaampia kuin uudet ehdotukset ja uudet ehdotukset saattavat uhata olemassa olevan järjestelmän toimivuutta (mt., 123). Jälleen peilaten tätä argumenttia omaan tutkimukseeni hypoteettisen esimerkin kautta voisi esimerkiksi kuvitella tilanteen, jossa todettaisiin ilmastonmuutoksen torjunnan aiheuttavan jo olemassa oleville järjestelmille niin suurta haittaa, ettei ehdotettuja toimenpiteitä kannattaisi toteuttaa.

Hirschmanin hahmottelee myös konservatiiviselle retoriikalle erilaisia vasta-argumentteja, joista hän käyttää yleisen tason terminä progressiivista retoriikkaa (Hirschman 1991, 149). Esimerkiksi riski argumentin peilikuvaksi Hirschman nostaa synergisen illuusion argumentin, jossa keskitytään siihen, kuinka ja millä tavoin muutoksella olisi positiivisia vaikutuksia, ja että muutos voi toimia yhdessä aiempien järjestelmien kanssa, eli siis synergiassa (mt., 150–152). Toinen riski argumentin peili-kuva on välittömän vaaran argumentti, jossa ajatellaan puolestaan, että jokin muutos on otettava juurikin käyttöön, jotta voidaan välttää jokin edessä oleva vaara, eli siis päinvastaisesti riski argumenttiin nähden tässä keskitytään siihen mitä tapahtuu, jos muutosta ei tehdä (mt., 152–153). Hyödyttömyys argumentin peilikuvaksi Hirschman ehdottaa puolestaan historiallisten muutosten argumenttia, jossa historiallisia muutoksia tulkitaan siten, että muutoksen katsotaan olevan väistämätöntä ja, että muutokset tulevat aina olemaan väistämättömiä (mt., 154–157). Tällä peilikuvalla on kuitenkin käytännössä katsoen sama ominaisuus kuin hyödyttömyys argumentilla siinä mielessä, että sekään ei kannusta ihmisten toimintaan, jolloin voidaan ajatella, että kannattaako muutosta ehdottaa, jos se tapahtuu joka tapauksessa (mt., 158–159).

Päinvastaiset vaikutukset argumentille ei voida Hirschmanin mielestä määritellä tällaista suoraa peilikuvaa, sillä progressiivisessa retoriikassa ajatellaan niin, että koko ajatus tiedostamattomista päinvastaisista vaikutuksista voidaan unohtaa, eikä tarvitse ajatella etukäteen tuleeko muutoksesta päinvastaisia vaikutuksia kuin on haluttu (mt., 159–160). Vaikka Hirschman ei keskitykään näihin argumentteihin läheskään samassa määrin kuin konservatiivisen retoriikan argumentteihin, niin niiden painoarvo tutkimukselle on merkittävä, koska nämä argumentit mahdollistavat analyysin huomattavan syventämisen ja laajentamisen.

Käsittelen seuraavaksi Hirschmanin argumenttien merkitystä kokonaisuutena. Hirschman toteaa argumenttien ajallisesta esiintymisestä erittäin mielenkiintoisesti, että yleensä riski argumentti esiintyy ensin, koska se keskittyy yleensä muutoksen kritisoimiseen sen alkua tai esitysvaiheessa. Tätä seuraa päinvastaiset vaikutukset argumentti, koska se ilmenee yleensä myös joko alkuvaiheessa tai silloin kun käyttöön otetussa muutoksessa ilmenee haasteita. Viimeisenä tulee yleensä hyödyttömyys argumentti, sillä kuten jo sitä aiemmin käsiteltiin, niin se ilmenee yleensä vasta kun muutoksesta on kulunut enemmän aikaa. (Hirschman 1991, 134). Oman tutkimukseni kanalta kyseinen ajallinen jaottelu on siinä mielessä mielenkiintoinen ja hyödyllinen, että analyysissä voidaan etenkin miettiä muuttuvatko joidenkin argumenttien painoarvot, sillä lienee perusteltua sanoa, että vuoden 2000 täysistuntokeskustelun taustalla ilmastopolitiikka on ollut suhteellisen uusi elementti, kun taas uudemmissa täysistuntokeskusteluissa ilmastopolitiikka on ollut suhteellisen näkyvässä osassa jo noin kaksikymmentä vuotta. Argumenteista on myös huomattava, että niitä voidaan yhdistää niin, että esimerkiksi saman asian argumentointiin voidaan käyttää samanaikaisesti sekä riski argumenttia, että hyödyttömyys argumenttia ja niin edelleen (mt., 143–144).

Käsittelen vielä lopuksi kysymyksen siitä, miksi Hirschmanin argumentit kokonaisuudessaan soveltuvat täysistuntokeskusteluiden retoriikan tarkasteluun. Vaikka Hirschmanin käsittelemät esimerkit ovat suhteellisen vanhoja, eivätkä ne liity täysistuntoihin ilmastopolitiikasta puhumattakaan, niin on silti huomattava, että ei ole mitään syytä olettaa, että tämänkaltaisten argumenttien käyttö olisi jotenkin yhtäkkisesti loppunut tai että näitä argumentteja ei voisi soveltaa nykyiseen argumentointiin puolesta ja vastaan. Toki on myös korostettava, että Hirschmanin esittämiä argumentteja ei käytetä orjallisesti omassa analyysissäni, vaan tarkoituksena on soveltaa näitä ja pyrkiä nostamaan sitä kautta esiin erilaisia kansanedustajien retorisia valintoja. Hirschmanin argumenttien käyttöä tukee myös se, että niitä on hyödynnetty erilaisissa tutkimuksissa erilaisin tavoin (esimerkiksi Drew, Grant & Campbell 2016 & Dollery & Crase 2003).

3 ILMASTOPOLITIikka SUOMESSA

Ennen kuin tarkastellaan lähemmin Suomen ilmastopolitiikkaa, niin on syytä tarkastella ilmastopolitiikan käsitettä. Ilmastopolitiikan määrittelemisen käsitteenä on suhteellisen haastavaa, sillä ilmastopolitiikkaa ei juuri tunnuta määriteltävän. Tarkastelen kuitenkin muutamia ilmastopolitiikkaan liittyviä julkaisuja, ja yritän avata ilmastopolitiikan käsitteellistä merkitystä. Käsitteistön osalta hyvää tietoa tarjoaa Kimmo Elon ja Jenni Karimäen (2021) artikkeli, jossa he tutkivat sitä, miten ympäristöpolitiikkaan liittyvä käsitteistö on muuttunut ja kehittynyt eduskuntakeskusteluissa viimeisen 60 vuoden aikana. Ensimmäiseksi on huomioitava, että artikkelin mukaan ympäristöpolitiikka on niin sanottu laaja yläkäsite, jonka alakäsitteisiin luetaan muun muassa ilmastopolitiikan käsite (mt., 374). Kokonaisuutena ympäristöpolitiikka on muotoutunut käsitteenä 1960- ja 1970-lukujen aikana, kun ympäristöongelmat alkoivat poliitisoitumaan, ja niistä tuli osa poliittista keskustelua (mt., 374–375). Kuitenkin esimerkiksi eduskunnassa on nähty historian saatossa etenkin kaksi käsitteellistä kehitysvaihetta, kun 1970-luvulla siirryttiin laajalti luonto-johteisista käsitteistä ympäristö-johteisiin käsitteisiin ja ilmasto-johteisiin käsitteisiin siirryttiin laajasti 2000-luvun aikana (mt., 388–390). Eli ympäristöön liittyvän käsitteistön suhteen on tapahtunut paljon muutoksia etenkin puheen tasolla, mutta eri käsitteillä saatetaan kuitenkin viitata pitkälti samoihin asioihin (mt., 398). Tutkimuksen mukaan esimerkiksi eduskunnassa ilmastomuutoksesta onkin tullut keskustelun niin sanottu metataso, jonka alle luetaan lähes kaikki ympäristöön liittyvät aiheet (mt., 398).

Ilmastopolitiikan käsitteelle voi hakea tarkempaa määritystä esimerkiksi Suomen ilmastolaista, jossa politiikkatoimien on määritelty tarkoittavan ”*niitä valtion viranomaisten toimenpiteitä, joilla vaikutetaan kasvihuonekaasupäästöihin ja ilmastomuutokseen sopeutumiseen*” (Ilmastolaki 609/2015 § 5). Jos taas katsotaan joitain julkaisuja, niin selkeästi ilmastopolitiikka yhdistetään ilmastomuutoksen hillitsemiseen ja siihen tähtääviin toimenpiteisiin (katso esimerkiksi Huttunen toim. 2017, 13–14; Valtioneuvoston kanslia 2009, 9–11; Valtioneuvosto 2019, 31–33; Wass ym. 2021, 5).

Analyysin tukemiseksi tutkimus hyödyntää osaltaan erilaisia Suomea koskevia ilmastopoliittisia asiakirjoja, jotka koskevat etenkin Suomen ilmastopoliitikan kokonaisuutta, sekä Suomen ilmastopoliitikkaa tieliikennesektorin osalta. Asiakirjojen tarkastelu on osittain vuosisidonnaista, sillä esimerkiksi 1990-luvun lopun ja 2000-luvun taitteen osalta suomalaisten ilmastopoliittisten asiakirjojen esiintyvyys ja saatavuus on suhteellisen vähäistä ja heikkoa. Kuitenkin esimerkiksi Juhani Tirkkonen (2000) ja Anu Kerkkänen (2010) käsittelevät väitöskirjoissaan monipuolisesti Suomen ilmastopoliitikkaa 1990- ja 2000-luvun ensimmäiseltä vuosikymmeneltä, joten tätä kautta päästään tähän aikakauteen paremmin kiinni. Uudempien täysistuntokeskusteluiden osalta tilanne on huomattavasti monipuolisempi, sillä ilmastopoliittisia asiakirjoja on julkaistu runsaasti koko 2010-luvun aikana. Lisäksi, jotta tieliikenteen roolia ilmastopoliitikassa voidaan havainnollistaa mahdollisimman hyvin, niin tarkoituksena on myös hyödyntää joitain lukuja tieliikenteestä koskien ainakin autokannan käyttövoimajakautamaa.

Keskityn tutkimuksessa etenkin valtiollisen tason ilmastopoliitikkaan, mutta yritän myös lyhyesti havainnollistaa, miten valtiotason ilmastopoliitikasta päästään muille tasoille, eli esimerkiksi kuntatasolle tai julkisen organisaation tasolle. Taustoituksessa on myös huomioitava ilmastopoliitikan kansainvälinen aspekti. Eli vaikka Suomi toteuttaakin omaa kansallista ilmastopoliitikkaansa, niin se on erilaisten kansainvälisten sopimusten kautta vahvasti kansainvälisen ilmastopoliitikan määrittämää. Kansainvälistä ilmastopoliitikkaa ei kuitenkaan käydä tässä tutkimuksessa syvällisemmin läpi tutkimuksen rajallisuuden vuoksi, mutta kansainvälisiä sopimuksia ja tavoitteita sivutaan seuraavissa luvuissa.

Käyn seuraavaksi yleisellä tasolla läpi Suomen ilmastopoliitikkaa 2000-luvun taitteen osalta, joka palvelee etenkin vanhempaa osaa aineistostani. Tämän jälkeen keskityn 2010-luvun ilmastopoliitikkaan, joka palvelee puolestaan aineistoni uudempiä osaa. Tämän jaon avulla saadaan myös aikaan ajallinen jatkumo, jolla päästään näyttämään ilmastopoliitikan kehitystä ja mahdollisia muutoksia. Käsitelen vielä luvun lopuksi tieliikennettä ja sen merkitystä Suomen ilmastopoliitikassa.

3.1 Ilmastopoliitikka lapsenkengissä

2000-luvun taitteen ilmastopoliitikan tarkastelussa törmätään sellaiseen haasteeseen, että ilmastopoliittisia asiakirjoja on tarjolla hyvin vähänlaisesti. Toki toisaalta tämä haaste voidaan kääntää tutkimuksen kannalta havainnoksi, että ilmastopoliitikka ei ole todennäköisesti ollut vielä vuoden 2000 täysistuntokeskustelun aikaan kovinkaan merkittävä osa-alue valtakunnan politiikassa. Kerkkäsen väitöskirjan (2010) mukaan

ilmastonmuutos alkoi nousta kansainväliseen keskusteluun 1970–1980 -lukujen aikana, mutta ensimmäinen Yhdistyneiden kansakuntien organisoima ilmastopoliittinen puitesopimus hyväksyttiin vuonna 1994, jolloin sen tavoite oli enemmänkin ihmisen aiheuttaman ilmastonmuutoksen tunnustaminen ja tietynlaisen kehityksen luominen toimille, jolla ilmastonmuutosta saataisiin hillittyä (Kerkkänen 2010, 25–27 & United Nations Framework Convention on Climate Change n.d.a). Kuitenkin varsinaisesti merkittävämpi sopimus tehtiin puitesopimukseen liittyvässä Kioton pöytäkirjassa vuonna 1997, jossa oikeudellisesti velvoitettiin 37 maata vähentämään päästöjään ensimmäisen velvoitekauden (2008–2012) aikana vähintään viisi prosenttia vuoden 1990 tasoista (United Nations Framework Convention on Climate Change n.d.b). Eli periaatteessa ilmastopolitiikka oli siis niin sanotusti polkaistu toden teolla käyntiin jo 1990-luvun aikana, mutta esimerkiksi Kioton pöytäkirjan astui voimaan vasta 2005 (Suomi ratifioi sopimuksen vuonna 2002) (United Nations Framework Convention on Climate Change n.d.b; Ympäristöministeriö n.d.a). Toki Suomi on osana EU:ta myös sen ilmastopolitiikan alainen ja jo 1990-luvulta lähtien EU on ainakin pyrkinyt toimimaan vielä laajempia kansainvälisiä sopimuksia voimakkaammin ja nopeammin omassa ilmastopolitiikassaan, joskin EU:n ensimmäinen oma pitkän aikavälin ilmastotavoite valmistui vasta vuonna 2007 (Kerkkänen 2010, 33–36).

On siis melko perusteltua todeta, että ilmastopolitiikka oli 2000-luvun taitteessa vielä etenkin Suomessa lapsenkengissä. Etenkin 1990-luvun osalta ilmastopolitiikka oli perin toissijaisessa asemassa yleisesti, sillä esimerkiksi suurin osa ilmastopoliittisista toimista ilmeni osana jonkin toisen politiikan alan kautta, joskin ilmastopolitiikka herätti jo 1990-luvulla jonkin verran keskustelua puolesta ja vastaan (Kerkkänen 2010, 42–43 & Tirkkonen 2000, 101–102) Suomen osalta nämä sopimukset otettiin huomioon Paavo Lipposen toisen hallituksen hallitusohjelmassa, jossa yksinkertaisesti todetaan hallituksen sitoutuvan toteuttamaan Suomen velvoitteet, mutta mitään varsinaisia keinoja hallitusohjelmassa ei mainita (Valtioneuvosto n.d.a). Lipposen toisen hallituksen toimeksiannosta syntyi kuitenkin Suomen ensimmäinen kansallinen ilmastostrategia vuonna 2001, joka tarjoaa jo itsessään kattavan katsauksen ilmastopolitiikan eri aspekteihin ja keinoihin, joilla asetetut tavoitteet saatettaisiin saavutettua. Lisäksi siinä todetaan monin paikoin, ettei päästövähennystavoitteita saavuteta ilman merkittäviä toimia. (Valtioneuvosto 2001). Ilmastopoliittisten toimenpiteiden osalta strategia käy läpi monenlaisia mahdollisia vaihtoehtoja keskittyen etenkin energialähteen ja energian kulutuksen muutoksiin useilla eri sektoreilla (mt., 51–71)

Strategiassa on kuitenkin myös joitain epäjohdonmukaisuuksia, sillä ilmastostrategian lähtökohtana vaikuttaa olevan se, että asetetut ilmastotavoitteet on toteutettava siten, ettei toimista ole haittaa työllisyyden ja talouden kasvulle, jonka lisäksi toimet eivät saa vaarantaa Suomen julkisen velan laskua (Valtioneuvosto 2001, 8). Kuitenkin strategian mahdolliset toimenpideskenaariot ovat hieman ristiriidassa tämän

lähtökohdan kanssa, sillä niiden havaitaan aiheuttavan poikkeuksetta todennäköisesti pitkällä aikavälillä merkittäviä lisäkustannuksia, sekä heikentävän kansantaloutta, että vaikuttavan työllisyyteen jopa negatiivisesti (mt., 15 –20).

3.2 Ilmastopoliitiikan vauhdikas eteneminen

2010-luvulle tultaessa ilmastopoliittisten asiakirjojen saatavuudessa on suorastaan runsaudenpulaa, sillä erilaisia raportteja, suunnitelmia ja tutkimuksia löytyy paljon ja suhteellisen helposti. Ero vuosituhannen vaihteeseen on lähes kuin yöllä ja päivällä. Suomen ilmastopoliitiikan suuret kulmakivet ovat 2010-luvulla tulleet edelleen kansainvälisistä ilmastopöytäkirjoista ja EU:n ilmastopoliitikasta. Suomi oli esimerkiksi Kioton pöytäkirjan toisessa velvoitekaudessa (2013 – 2020) mukana EU:n yhteisen tavoitteen kautta, vaikka kyseinen velvoitekausi ei ole virallisesti astunutkaan voimaan (Ympäristöministeriö n.d.a). Kuitenkin vuonna 2015 sovittu (Suomessa voimaan 11/2016) Pariisin ilmastopöytäkirja on Suomen kannalta 2010-luvun todennäköisesti merkittävin kokonaiskuvaa ohjaava tekijä, jonka asettamiin tavoitteisiin Suomi pyrkii vastaamaan (Ympäristöministeriö n.d.b). Kansallisen tason merkittävimpiä ilmastopoliitiikan määrittäjiä ovat olleet muun muassa vuonna 2015 voimaan tulleet ilmastolaki, jossa lainsäädäntö ohjaa Suomen ilmastopoliittisista suunnittelua ja ilmastopoliittisten toimenpiteiden tarkkailua kokonaistasolla (Ilmastolaki 609/2015 & Ympäristöministeriö n.d.c). Ilmastolakiin on mahdollisesti myös tulossa muutoksia, jotta lainsäädäntö vastaisi paremmin Suomen hiilineutraaliustavoitetta vuodelle 2035 (Ympäristöministeriö n.d.d).

Asiakirjatasolla nostan myös esiin kerran hallituskauden aikana tehtävät tulevaisuusselonteot, joista esimerkiksi sekä Vanhasen toisen (2009), että Kataisen (2013) hallitusten tulevaisuusselonteot käsittelevät ilmastomuutosta, ja niissä tarkastellaan, sekä linjataan Suomen ilmastopoliittisia toimia pitkällä aikavälillä (Valtioneuvoston kanslia 2009 & Valtioneuvoston kanslia 2013). Etenkin vuoden 2009 tulevaisuusselonteosta pistää esiin selkeästi se, että ilmastopoliittiset tavoitteet pohjaavat siihen, että ilmaston lämpeneminen rajoittuisi maksimissaan kahteen asteeseen, mutta siitäkin todetaan, että tämän saavuttamiseksi ei ole juurikaan aikaa ja vaadittavat toimenpiteet ovat valtavia (Valtioneuvoston kanslia 2009, 12). Mielenkiintoisuutta kasvattaa puolestaan se, että vain noin kuusi vuotta myöhemmin Pariisin ilmastopöytäkirjassa kahta astetta pidetään aivan maksimina ja tavoitteeksi asetetaan ilmaston lämpenemisen rajoittaminen puoleentoista asteeseen, ja tämän merkitystä korostetaan myös muun muassa vuoden 2018 hallitusten välisen ilmastopaneeli IPCC:n erikoisraportissa (United Nations 2015, 3 & Masson-Delmotte ym. 2018). Toisaalta Suomi on kui-

tenkin ollut omalta osaltaan jo vuoden 2009 tulevaisuusselonteon aikaan ilmastopoliitiikan suunnittelussa ja tavoitteissa kärkimaita (Wilenius 2011, 9–10). Tämän näkemysten esittänyt professori Markku Wilenius arvioikin vuoden 2009 selonteon olevan ilmastopoliitiikan kannalta kokonaisuutena muutamista puutteista huolimatta erittäin hyvin toteutettu, vaikkakin Wilenius toteaa pitkän aikavälin päästövähennystarpeiden arvioimisen olevan hankalaa (mt.,10–13).

Tuoreemmista valtiotason asiakirjoista nostan esiin esimerkiksi valtioneuvoston selonteon vuodelta 2017, jossa on kuvattu ilmastopoliitiikan suunnitelmia ja toimia Pariisin ilmastopöytäkirjan pohjalta (Huttunen toim. 2017). Vuoden 2050 tavoitteen, 80–95% päästövähennykset verrattuna 1990-luvun tasoihin, siinä missä taustalla selonteko keskittyy kuitenkin enemmän vuoden 2030 tavoitteisiin (mt., 13–14). Huomio kuitenkin kiinnittyy etenkin siihen, että vaikka vuodelle 2020 asetetut EU-tavoitteet tullaan saavuttamaan ja selonteko pyrkii huomioimaan, miten tavoitteet saavutetaan vuodelle 2030, niin selonteko toteaa, että *”vuoden 2030 ja sen jälkeiset kasvihuonekaasujen päästövähennystavoitteet ovat niin vaativat, että ilmastonmuutoksen hillintätoimilla on merkittäviä ihmisten yleisiin elinoloihin kohdistuvia vaikutuksia”* (mt., 78 & 96). Viimeistään tämä kommentti selventää sitä, millaisen kaliiperin asiasta puhutaan. Ilmastopoliitiikka on kokonaisuudessaan erittäin isossa roolissa myös Rinteen vuoden 2019 hallitusohjelmassa, sillä ilmastopoliitiikka on yksi hallitusohjelman painopisteistä ja ohjelmassa on asetettu yhdeksän eri tavoitetta ilmastopoliitikalle (Valtioneuvosto 2019, 30–45). Kokonaistavoitteesta merkittävin on ehdottomasti hallitusohjelman tavoite tehdä Suomesta hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä (mt., 32–33).

Lisäksi ilmastolain myötä ympäristöministeriöllä on ollut esimerkiksi lakisäätien vaatimus vastata ilmastovuosikertomuksen tekemisestä valtioneuvostolle kerran vuodessa, jonka jälkeen valtioneuvoston tulisi toimittaa kertomus eduskunnalle (Ilmastolaki 609/2015). Esimerkiksi vuoden 2019 ilmastokertomuksessa toistuu sama ilmiö, jossa vuoden 2030 tavoitteet vaativat selkeitä lisätoimia esimerkiksi liikennesektorilla, mutta jos kaikki lisätoimet toteutuvat kokonaisuudessaan, niin silloin Suomen pitäisi päästä vuoden 2030 tavoitteisiin (Cederlöf & Siljander 2019, 16–17 & 35–36). Ilmastovuosikertomuksien toteutumisesta on kuitenkin syytä nostaa esiin, että vuoden 2019 ilmastokertomus oli vasta ensimmäinen laatuaan, vaikka ilmastolaki oli ollut jo voimassa useamman vuoden ajan. Apulaisoikeuskansleri Mikko Puumalainen antoikin vuonna 2020 moitteet ympäristöministeriölle velvollisuuksiensa laiminlyömisestä, sillä ilmastovuosikertomuksia olisi pitänyt toimittaa jo aiempinakin vuosina (Puumalainen 2020, 7–10).

Suomen valtiotasoinen ilmastopoliitiikka ei koostu pelkästään poliitikkojen tai ministeriöiden virkamiesten toiminnasta, sillä valtiotason ilmastopoliitikassa ja sen suunnittelussa tehdään laajaa yhteistyötä tieteellisten asiantuntijoiden kanssa. Ilmas-

tolain mukaisesti Suomessa toimiikin riippumaton Suomen ilmastopaneeli, joka koostuu eri tieteenalojen tutkijoista, jotka nimitetään paneeliin määrääjain. (Suomen ilmastopaneeli n.d.a & Ilmastolaki 609/2015). Tällä hetkellä paneelia johtaa Helsingin yliopiston ympäristöekonomian emeritusprofessori Markku Ollikainen (Suomen ilmastopaneeli n.d.b). Vaikka ilmastopolitiikassa suurin huomio keskittyy valtiotason toimenpiteisiin, niin on tärkeää huomata, että myös monilla muilla tasoilla on tehty mitattavia ilmastopoliittisia suunnitelmia ja toimenpiteitä. Esimerkiksi kuntatasolla on tehty laajamittaisesti ilmastopoliittisia suunnitelmia, vaikkakin vielä 2010-luvun puolivälissä kuntien välillä oli paljon eroja ja käytännön toteutuksissa paljon haasteita (Parviainen 2015, 62–63). Myös yritykset ovat olleet paikoin aktiivisia ilmastonmuutoksen huomioimisessa ja esimerkiksi pörssi-yhtiö Nokia Oyj on julkaissut vuonna 2020 oman kestävän kehityksen raporttinsa (Nokia head office 2020). Lisäksi myös esimerkiksi Jyväskylän yliopistolla on selvitetty yliopiston ilmastotavoitteiden saavuttamista (El Geneidy ym. 2021).

3.3 Tieliikenne ilmastopolitiikassa

Paneudun vielä lyhyesti hieman tarkemmin yhteen ilmastopolitiikan osa-alueeseen, eli tieliikenteen rooliin Suomen ilmastopolitiikassa. Kokonaisuutena tieliikenne on ollut koko ajan osana ilmastopolitiikkaa, mutta sen painoarvo on kasvanut hiljalleen 2000-luvun edetessä ja nykypäivänä se on yksi merkittävä ilmastopolitiikan sektori, sillä Suomessa on paljon tieliikennettä ja tieliikenne käyttää pääsääntöisesti fossiilisia polttoaineita. Liikenteen päästöt olivatkin vuonna 2019 noin 20 % kaikista Suomen kasvihuonekaasupäästöistä ja tieliikenteen osuus liikenteen päästöistä oli 94 % (Andersson, Jääskeläinen, Saarinen, Mänttari & Hokkanen 2020, 14). 2000-luvun taitteen osalta tieliikenteen rooli on samassa linjassa ajan yleisen ilmastopolitiikan kanssa, eli sen rooli ei ole ollut vielä kovinkaan suuri, ja esimerkiksi vuoden 2001 kansallisessa ilmastostrategiassa liikennettä koskeva osuus on perin lyhyt ja se keskittyy lähinnä autojen kulutuksen vähentämiseen, sekä joukkoliikenne- ja ajotapavalistukseen (Valtioneuvosto 2001, 64–67). Tieliikenteen rooli kasvaa kuitenkin 2000-luvun loppua kohden, joka nähdään esimerkiksi vuoden 2009 tulevaisuusselonteosta, jossa keskitytään jo huomattavasti laajemmin muun muassa autojen energiatehokkuuteen, fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen, sekä joukko- ja kevyen liikenteen lisäämiseen (Valtioneuvoston kanslia 2009, 96–101). Esimerkiksi 2010-luvulle tultaessa liikenteellä on ollut jo omat päästövähennystavoitteensa (-16 % 2020 mennessä vrt. 2005 tasoihin ja -60 % 2050 mennessä vrt. 1995 tasoihin), jonka pohjalta tieliikennettä koskevaa ilmastopolitiikkaa on suunniteltu (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012, 8).

Tieliikenteen selkeästi suurin painopiste päästöjen vähentämiseksi on fossiilista polttoaineista luopuminen asteittain. Ajoneuvojen muuttamista vähä- tai nollapäästöiseksi tavoitellaan ensisijaisesti sähkön, mutta myös esimerkiksi kaasun, vedyn ja biopolttoaineiden kautta (Andersson ym. 2020, 18–39 & Jääskeläinen toim. 2020, 10). Viimeisin erittäin merkittävä tavoitteellinen muutos koskee sähköautotavoitetta, sillä vielä vuoden 2020 alussa tavoitteena oli saada vuoteen 2030 mennessä 250 000 sähköhenkilö- ja 13 000 sähköpakettiautoa (Jääskeläinen toim. 2020, 15–16). Erilaisissa ennusteissa ennustettiin, että vuonna 2030 sähköautojen määrä saattaisi olla 360 000 ja 580 000 kappaleen välillä (mt., 19–20). Kuitenkin jo vuoden 2020 lopulla Anderssonin ym. (2020, 34–35 & 38) työryhmän raportissa ehdotetaan erilaisten raporttien perusteella, että tavoitteeksi pitäisi asettaa 600 000–700 000 sähköautoa. Tästä tavoitteesta suurimman osan tulisi olla täyssähköisiä autoja, kun aiemmissa ennusteissa suurin osa laskettiin ladattavien hybridien pohjalle (mt., 38). Lukumäärällisesti tavoite on erittäin suuri, sillä vuonna 2019 koko Suomen autokannasta noin 98% käytti polttoaineenaan bensiiniä tai dieseliä ja esimerkiksi sähköautojen lukumäärä oli puolessavälissä vuotta 2020 noin 40 000 kappaletta, kun koko henkilöautokannan koko oli noin 2,7 miljoonaa kappaletta (mt., 39–40).

4 ANALYYSI

4.1 Täysistuntokeskusteluiden taustat

4.1.1 Vuosi 2000

Vuoden 2000 täysistuntokeskustelun aiheena on välikysymyskeskustelu polttonesteiden hintojen alentamisesta (Eduskunta 2000c). Käsiteltävänä on nyt siis täysistuntokeskustelu, joka käytiin välikysymyksen esittämisen (Eduskunta 2000a) ja valtiovarainministerin vastauksen (Eduskunta 2000b) jälkeen, eli ennen nyt tarkastelussa olevaa keskustelua aihe on ollut esillä eduskunnan täysistunnossa kaksi kertaa. Keskustelun aikainen hallitus – oppositio -jako on muodostunut siten, että hallituksessa ovat olleet Suomen Sosialidemokraattinen Puolue (SDP), Kansallinen Kokoomus (Kok.), Suomen ruotsalainen kansanpuolue (RKP), Vasemmistoliitto (Vas.) ja Vihreä liitto (Vihr.), jonka lisäksi hallituksessa on ollut tuolloin yksi niin sanottu ammattiministeri (Valtioneuvosto n.d.b). Oppositioon ovat jääneet muut eduskuntapuolueet eli Suomen Keskusta (Kesk.), Suomen Kristillinen Liitto (SKL), Perussuomalaiset (PS), sekä Remonttiryhmä (Rem.) (Tilastokeskus 1999, 18). Hallituspuolueilla on täten ollut tuolloin 139 paikkaa ja mainituilla oppositiopuolueilla 60 paikkaa. Jäljelle jäävän yhden kansanedustajan eli Ahvenanmaan edustajan roolista en löytänyt varmaa tietoa, mutta sillä ei liene suurta merkitystä, sillä tämä osoittaa jo, että hallituksella on ollut selkeä paikkaenemmistö. (mt., 18). Taustoituksesta on myös mielenkiintoista huomata, että käsittelyssä oleva täysistuntokeskustelu (Eduskunta 2000c) pidettiin syyskuussa 2000, kun vain noin kuukautta myöhemmin käytiin kunnallisvaalit (Tilastokeskus 2001, 11).

Alkuperäisen välikysymyksen esitti 53 kansanedustajaa ja kaikki oppositiopuolueet olivat välikysymyksessä edustettuina. Käytännössä välikysymyksen mukaan

polttonesteiden hinnat ovat liian korkeat, josta koituu yrityksille ja ihmisille kohtuuttomia kustannuksia. Itse välikysymys kuuluu seuraavasti: *”Mitä hallitus aikoo tehdä polttonesteiden hintojen pikaiseksi alentamiseksi?”*. (Eduskunta 2000a, 3327 – 3328). Hallituksen vastauksen antoi puolestaan valtiovarainministeri Sauli Niinistö. Tiivistettynä vastauksen sisällön mukaan hallitus on myös huolissaan polttonesteiden hinnan tilasta, mutta Niinistön mukaan Suomella ei ole juurikaan keinoja, joilla hintoihin voitaisiin vaikuttaa, eikä polttonesteiden verotus ole myöskään Niinistön mukaan Euroopan maiden vertailussa poikkeavan korkea. Niinistön mukaan hallitus tekee myös tukitoimenpiteitä, joita ovat muun muassa tuloveron kevennykset ja kuljetusalan ajoneuvoveron vähennys. (Eduskunta 2000b, 3340 – 3342).

Analysoitavana olevan keskustelun rakenne on seuraavanlainen. Keskustelu alkaa välikysymyksen esittelijän puheenvuorolla, jonka jälkeen kukin eduskuntaryhmä pitää oman ryhmäpuheenvuoronsa aiheesta. Tämän jälkeen keskustelussa tulee pääministerin puheenvuoro, jonka jälkeen keskustelu muuttuu debattikeskusteluksi, jolla jatketaan aina keskustelun lopettamiseen saakka. (Eduskunta 2000c). Huomioitavaa on kuitenkin, että tutkimus keskittyy koko täysistuntokeskusteluun, eikä ryhmä- ja debattipuheenvuoroja käsitellä mitenkään toisistaan eroavalla tavalla.

4.1.2 Vuosi 2019

Vuoden 2019 täysistuntokeskustelun aiheena on nestemäisten polttoaineiden valmisteveron muuttaminen (Eduskunta 2019d). Keskustelun taustalla on hallituksen esitys, jossa hallitus esittää polttoaineiden valmisteverojen korotuksia yhteensä 250 miljoonalla eurolla (Eduskunta 2019a, 9). Veronkorotuksien tavoitteina on kasvattaa valtion verotuloja ja edistää polttoaineiden ympäristöohjautuvuutta (mt., 9 & 11 – 12). Esityksellä oletetaan valtion saavan lisää verotuloja noin 254 miljoonaa euroa vuodessa, ja liikenteen päästöjen oletetaan laskevan noin 0,7% (mt., 11 – 12). Polttoaineiden hintoja esityksen toteutuminen nostaisi puolestaan noin neljästä viiteen prosenttiyksikköä (mt., 11). Näiden lisäksi keskustelun taustalla on valtiovarainvaliokunnan mietintö (Eduskunta 2019c) hallituksen esityksestä, ja kristillisdemokraattien kansanedustajien tekemä toimenpideoito, jossa vaaditaan hallituksen esityksen peruuttamista (Eduskunta 2019b).

Keskustelun aikainen hallitus – oppositio -jako on puolestaan muodostunut siten, että hallituksen ovat muodostaneet Suomen Sosialidemokraattinen Puolue (SDP), Suomen Keskusta (Kesk.), Vihreä liitto (Vihr.), Vasemmistoliitto (Vas.) ja Suomen ruotsalainen kansanpuolue (RKP) (Valtioneuvosto n.d.c). Opposition ovat puolestaan muodostaneet Perussuomalaiset (PS), Kansallinen Kokoomus (Kok.), Suomen Kristillisdemokraatit (KD), sekä Liike Nyt (Liik.) (Oikeusministeriö n.d.). Hallituspuolueilla on ollut eduskunnan enemmistö 117 kansanedustajan turvin, kun opposition edustus on täten ollut 83 kansanedustajaa (mt.).

Käsiteltävän täysistuntokeskustelun taustoituksesta voi myös havaita selkeitä ennakoasetelmia aiheeseen suhtautumisesta, sillä kristillisdemokraattien toimenpideoitteen lisäksi perussuomalaiset ja kokoomus jättivät kumpikin valmisteverojen korotuksia vastustavan vastalauseen valtiovarainvaliokunnan mietintöön (Eduskunta 2019c, 6–9). Eli jo ennen varsinaista keskustelua hallitus- ja oppositiopuolueiden välillä on selkeitä erimielisyyksiä polttoaineiden valmisteverojen korotuksista. Analyysin kohteena olevan täysistuntokeskustelun (Eduskunta 2019d) rakenne on yksinkertainen, sillä keskustelu alkaa valtiovarainvaliokunnan mietinnön esittelyllä, jonka jälkeen aiheesta käydään debattikeskustelu (mt.).

4.2 Talous ennen kaikkea

4.2.1 Elintaso ja taloudelliset vaikeudet

Tarkastelen ensimmäiseksi, miten polttoaineiden hintatasoista argumentoidaan vetoamalla elintasoon ja erilaisiin suoriin taloudellisiin vaikeuksiin liittyviin asioihin. Elintaso ja taloudelliset vaikeudet ovat selkeästi toisiinsa kytkeytyneitä, sillä negatiivisten talousvaikutusten voi olettaa vaikuttavan negatiivisesti elintasoon, joten tämän vuoksi käsittelen nämä viittaukset samassa kategoriassa. Analyysi on järkevä aloittaa tästä aiheesta siksi, että se on etenkin vuoden 2000 täysistuntokeskustelun (Eduskunta 2000c) suurin ja yleisin aihe, jolla kritisoidaan polttoaineiden nykyistä hintatilannetta. Kuitenkin aiheen esiintymisen volyymin vuoksi ainoastaan osaa argumenteista tarkastellaan lähemmin.

Yksi parhaista esimerkeistä elintasoon ja taloudellisiin vaikeuksiin vetoamisesta löytyy edustaja Raimo Vistbackan (ps.) puheenvuorosta (Eduskunta 2000c, 3410–3412). Oikeastaan lähes koko Vistbackan puheenvuoro on täynnä taloudellisiin vaikeuksiin vetoamisen argumentteja, kun hän kritisoi polttoaineiden nykyisiä hintatasoja. Elintaso -viittauksen osalta esiin nousee muun muassa viittaus auton käyttämisen välttämättömyyteen, jossa hän perustelee polttoaineiden hintojen alentamiseen tähtäävään puhettaan muun muassa sillä, että Suomessa on pakko käyttää autoa liikkumiseen (mt., 3410–3411). Tulkitsen häntä tämän kommentin osalta elintason näkökulmasta niin, että Suomessa on selkeä standardi, jossa liikkumiseen on totuttu käyttämään yksityisautoa, jolloin tästä ja sen kohtuullisesta hinnasta on pidettävä ehdottomasti kiinni, jotta elintasoa voidaan ylläpitää. Vistbackan mukaan taloudelliset vaikeudet uhkaavat yksityisautoilijoiden lisäksi muun muassa peruspalveluja, joukkoliikennettä, kone- ja kuljetusyrittäjiä, maataloutta, öljyllä lämmittäviä, sekä eläkeläisiä ja työttömiä (mt., 3411–3412). Esimerkiksi peruspalveluista Vistbacka toteaa seuraavasti.

”Polttonesteiden verokuppaus vaarantaa jo lyhyellä tähtämellä monet peruspalvelut. Nykyverolinjan jatkuessa poliisin, kotipalveluiden, koulukyytien ja sairaankuljetusten määrärahat joutuvat kovalle koetukselle. Näiden ja monien muiden tarpeellisten yhteiskunnan palveluiden menot paukkuvat kehyskatoissaan jo pelkän himoverotuksen takia, ja pian ollaan taas leikkausten tiellä.” (Eduskunta 2000c, 3411)

Tässä tulee hyvin esiin se, kuinka polttoaineiden korkeat hinnat johtavat perustavanlaatuisiin taloudellisiin kriiseihin yhteiskunnan keskeisillä osa-alueilla, ja joiden myötä voidaan olettaa, että vaikutus kansalaisten elintason olisi negatiivinen. Mielestäni näistä Vistbackan puheista voi nostaa esiin tulkinnan välittömän vaaran argumentista. Tämä johtuu siitä, että näiden puheiden mukaan muutos, tässä tapauksessa polttoaineiden hintojen alentaminen, olisi toteutettava, jotta voidaan välttää hinnoista aiheutuvat ja jo aiheutuneet negatiiviset vaikutukset ja riskitekijät. Esimerkiksi Vistbackan tapauksessa hän luo asetelman, jossa viranomaiset, vanhukset, sekä lapset ja sairaat joutuvat merkittävien vaarojen eteen, mikäli polttoaineiden hintoihin ei tehdä muutosta. Merkittävät vaarat ovat tässä tapauksessa suuret taloudelliset vaikeudet ja niistä aiheutuva mahdollinen elintason lasku, johon polttoaineiden korkeat hinnat saattavat johtaa, mikäli muutosta ei tehdä. Vistbacka ulottaa kokonaisuudessaan perustelunsa niin pitkälle, että välitön vaara argumentti pätee hänen tapauksessaan lähes koko yhteiskuntaan, koska hän sisällyttää todella suuren osan yhteiskunnan eri osa-alueista taloudellisten kärsijöiden joukkoon. Käytännössä koko yhteiskunta on siis suurten vaarojen edessä, mikäli polttoaineiden hintoja ei alenneta.

Suurin osa taloudellisiin vaikeuksiin ja elintason vetoavista puheista voidaan tulkita nimenomaan välittömän vaaran argumentin kautta. Vistbackan puheenvuorossa mainitut kärsijöiksi joutuvat ryhmät ja yhteiskunnan osa-alueet toistuvat monien edustajien puheissa, joko lähes identtisesti mainittuina tai siten, että ainakin osa näistä mainitaan. Esimerkiksi edustaja Juha Korkea-osa (kesk.) viittaa lähes identtisesti samoihin ryhmiin vedotessaan polttoaineiden hintojen aiheuttamiin negatiivisiin vaikutuksiin (Eduskunta 2000c, 3417). Samanlaisia suoria viittauksia eri ryhmiin kohdistuviin taloudellisiin kriiseihin löytyy muun muassa Matti Saarisen (sd.) (mt., 3394), Lasse Virénin (kok.) (mt., 3433–3434), Klaus Bremerin (r.) (mt., 3436), Bjarne Kalliksen (skl.) (mt., 3439), Pehr Lövin (r.) (mt., 3444–3445), sekä Katri Komin (kesk.) (mt., 3453–3454) ja useiden muiden edustajien puheista.

Käyn näistä muutaman esimerkin vielä tarkemmin läpi. Esimerkiksi edustaja Mauri Pekkarinen (kesk.) vetoaa maatalouden kohtaamiin ongelmiin ja ongelmien vaikutuksesta elintason toteutamisella, että ”*Tilanne ei voi olla vaikuttamatta kotimaisen puhtaan ruoan saantivarmuuteenkaan*” (Eduskunta 2000c, 3398). Eli mikäli polttoaineiden hintojen annetaan pysyä nykyisellä tasolla, niin käytännössä huoltovarmuus joutuu ruoan saatavuuden osalta uhatuksi. Käytännössä siis Pekkarisen mielestä polttoaineiden korkeat hinnat aiheuttavat merkittävän vaaran ihmisen perustoiminnoille, jonka välttämiseksi hintoja on alennettava. Öljyllä lämmittämisen ja eläkeläisten

osalta oivan esimerkin tarjoaa puolestaan edustaja Korkea- (kesk.), sillä hän viittaa puheessaan siihen, että polttoaineiden hintataso kasvattaisi lämmityskuluja osalla eläkeläisistä niin paljon, että jotkut saattavat joutua muuttamaan asunnostaan pois lämmityskulujen takia (mt., 3394). Öljylämmityksen roolin korostamisen taustalla on mitä todennäköisimmin se, että vuoden 2000 aikaan rakennusten lämmitysmuodoissa raskaan ja kevyen polttoöljyn osuus oli noin 25% (Naukkarinen 2021, 28).

Tieliikenteen kriiseihin taas viittaavat muun muassa RKP:n edustajat Bremer ja Löv. Edustaja Bremer viittaa muun muassa kuljetusalan konkurssivyöryyn ja Löv puolestaan puhuu konkurssiin menossa olevista yrittäjistä (Eduskunta 2000c, 3436 & 3444). Keskustelusta löytyy myös kaksi suoraa viittausta polttoaineiden hintatasojen vaikutuksesta elintason. Kansanedustaja Risto Kuisma (rem.) viittaa kritisoidessaan polttoaineiden hintatasoja siihen, että liikkumisen määrää pitäisi pystyä lisäämään, mikäli halutaan ylläpitää korkeaa elintason (mt., 3413). Eli polttoaineiden korkeat hinnat saattavat vaarantaa suomalaisten jo saavutetun elintason. Tämän lisäksi myös edustaja Leea Hiltusen (skl.) mukaan polttoaineiden korkeat hinnat aiheuttavat muutoksia suomalaisten elintason, ja osin siitä syystä tilanteeseen olisi puututtava (mt., 3447). Mielestäni näitä esimerkkejä voi tulkita selkeästi välittömän vaaran argumentin kautta, sillä kussakin esimerkissä tulee hyvin esille erilaisia elintason ja taloudellisiin vaikutuksiin liittyviä vaaroja, joita puhujien mukaan polttoaineiden korkeista hinnoista aiheutuu, ja jotka voitaisiin välttää polttoaineiden hintoja alentamalla.

Suorien viittausten lisäksi monet edustajat käyttävät paljon yleisemmän tason viittauksia puhuessaan polttoaineiden hintojen korkeuden aiheuttamista riskeistä ja kustannuksista. Tässä tyyliä ollaan yleensä esimerkiksi huolissaan mahdollisista negatiivisista talousvaikutuksista, eli ei välttämättä sanota suoraan negatiivisten vaikutusten toteutuvan tai toteutuneen, vaan kannetaan huolta vaikutusten mahdollisesta toteutumisesta. Tästä esimerkkinä tarkastelen pääministeri Paavo Lipposen (sd.) kommenttia koskien maataloutta.

”Minusta on syytä ottaa vakavasti maatalouden ongelmat. (Ed. Ala-Nissilä: Kansallista tukea pitää nostaa!) Hallituksessa on kyllä valmiutta katsoa, että jos tässä syntyy kohtuuttomia kustannuspaineita, niin totta kai niitä voidaan katsoa.” (Eduskunta 2000c, 3417)

Pääministeri Lipponen on siis selkeästi huolissaan, mutta ei totea monien muiden tapaan, että välitön vaara argumentin mukaiset liian suuret kustannukset olisivat jo toteutuneet. Samoja elementtejä on havaittavissa myös valtiovarainministeri Niinistön (kok.) vastauksessa edustaja Kari Kärkkäisen (skl.) toiveeseen huolen vakavasti ottamisesta (Eduskunta 2000c, 3422).

”Arvoisa puhemies! Ed. Kärkkäinen, kyllä tämä on vakava huoli, ja hallitus ottaa tämän nimenomaan vakavana huolena, joskaan ei valitettavasti ainoana.” (Eduskunta 2000c, 3423)

Valtiovarainministeri Niinistö on siis pääministerin tapaan huolissaan mahdollisista ongelmien toteutumisesta, mutta varsinaisesti hän ei vahvista, että kohtuuttomat kustannukset ja välitön vaara argumentti olisivat jo toteutuneet. Riskit ovat siis olemassa, mutta mitä ilmeisimmin joitain tiettyjä kynnyksiä ei ole ministerin mukaan vielä ylitetty.

Elintasoon ja taloudellisiin vaikeuksiin vetoamisen tarkastelu osoittaa, että vuoden 2000 täysistuntopöytäkirjassa merkittävä osa kansanedustajista ei pidä toteutunutta tai edessä olevaa muutosta hyväksyttävänä, mikäli sillä on liian suuria taloudellisia kustannuksia. Polttoaineiden hintojen nähdään olevan niin keskeinen asia yhteiskunnan ja talouden toimivuudelle, että niiden suojeleminen ja hintojen pitäminen kohtuullisena nähdään lähes välttämättömänä asiana. Toisaalta voisi myös ajatella, että on olemassa suuri todennäköisyys siihen, että 1990-luvun lama on vaikuttanut kansanedustajien puheisiin ja ajattelutapaan. Eli kun juuri lähihistoriassa on koettu merkittävä taloudellinen kriisitilanne, niin voi hyvin olla, että se on kasvattanut tässä keskustelussa huolta taloudellisten vaikeuksien toteutumisesta tai lisääntymisestä. Lamasta ei itsessään keskustelussa juurikaan puhuta, mutta uskoisin, että se voi olla yksi keskusteluun vaikuttavista taustatekijöistä. Toisaalta aihe on erittäin mielenkiintoinen myös ilmastopoliittisesta perspektiivistä katsottuna, sillä elintasoon ja taloudellisiin kriiseihin vetoaminen on suhteellisen voimakas vastustuskeino, koska se viittaa hyvin vahvasti ihmisten toimeentuloon ja hyvinvointiin. Jos ilmastopoliittisella katsotaan olevan toimenpiteiden kalleudesta johtuen negatiivisia taloudellisia vaikutuksia (esimerkiksi Valtioneuvosto 2001, 15–20), niin tämän perusteella voi mielestäni olettaa, että ilmastopoliittikka kohtaa myös suoraa kritiikkiä kansanedustajien keskuudessa.

Suoria ilmastopoliittikkaa vastustavia ja ilmastopoliittikkaa alemmaksi priorisoivia puheita käsittelemme tarkemmin seuraavassa luvussa, mutta tässä kohtaa tarkastelen kuitenkin jo tähän aiheeseen liittyen, miten ilmastopoliittikan ja negatiivisten taloudellisten vaikutusten suhde näkyy kansanedustajien puheissa. Esimerkiksi edustaja Maria Kaisa Aula (kesk.) haluaa yhdessä puheenvuorossaan alentaa polttoaineiden verotusta, jotta saataisiin aikaan suomalaisten kannalta positiivisia vaikutuksia (Eduskunta 2000c, 3431). Ilmastopoliittinen aspekti tulee esille samassa puheenvuorossa, kun edustaja Aula ottaa esille väitteen polttoaineiden hinnoista, josta hän toteaa, että *”Minusta polttoaineiden hinta on niin korkea, että sillä ei ole ympäristön kannalta enää mitään myönteistä lisävaikutusta, päinvastoin se on kiusantekoa suomalaisten kannalta...”* (mt., 3432). Aulan väite tuntuu perustuvan pitkälti siihen, ettei suomalaisilla ole muita vaihtoehtoja kuin liikkua esimerkiksi polttomoottorisella autolla (mt., 3432). Eli ilmastopoliittikan toteuttaminen kohtaa selkeästi kritiikkiä, kun se tuottaa merkittäviä taloudellisia kustannuksia ja alkaa vaikuttamaan elintasoon negatiivisesti. Aulan argu-

menttia voikin tulkita sekä hyödyttömyys-, että riski argumenttien kautta, sillä toisaalta korkea hintataso on hyödytön ilmastopolitiikan kannalta, kun ihmiset joutuvat käyttämään polttoaineita samalla tavalla hinnasta huolimatta. Toisaalta riskit ja kustannukset hinnoista ovat myös niin suuret, ettei ilmastopolitiikkaakaan kannata juuri tällä osa-alueella lähteä edistämään.

Tarkastelen seuraavaksi aihetta vuoden 2019 (Eduskunta 2019d) täysistuntokeskustelun osalta. Kun tullaan ajassa 19 vuotta eteenpäin, niin voidaan huomata, että elintason ja taloudellisiin vaikeuksiin viittaaminen ei ole poistunut mihinkään, etenkin kun vastustetaan tai kritisoidaan polttoaineverotuksen korottamista. Esimerkiksi kokoomuksen edustaja Heikki Vestman viittaa näihin seikkoihin useaan kertaan. Edustaja Vestmanin ensimmäinen puheenvuoro keskittyykin lähes kokonaan elintason ja taloudellisiin vaikeuksiin, sillä vastustaessaan polttoaineverojen korotuksia hän vetoaa muun muassa autoilun välttämättömyyteen, autoilun tasa-arvoisuutta edistäviin vaikutuksiin, vientiteollisuuden kilpailukyvyn heikkenemiseen, työllisyyden heikkenemiseen, sekä kuluttajahintojen nousemiseen (Eduskunta 2019d, 6).

”Auto on valtaosalle suomalaisista välttämätön. Se on väline, jolla käydään töissä, yrittään, käydään kaupassa ja viedään lapsia päivähoitoon, harrastuksiin, eletään aktiivista ja liikkuvaa elämää. Auto edustaa juuri sitä, mihin Suomessa pitää kannustaa enemmän: työhön, yrittämiseen, liikkeeseen.” (Eduskunta 2019d, 6)

”Tätä kautta tällä korotuksella heikennetään myöskin työllisyyttä, puhumattakaan siitä, että nämä kustannukset täällä kotimaan markkinoilla vyöryvät lopulta kuluttajien maksettavaksi eli verot nousevat, arki kallistuu.” (Eduskunta 2019d, 6)

Vestman näkee selkeästi, että polttoaineverotuksen korotus johtaisi siis vääjäämättä elintason laskuun ja aiheuttaisi vaikeuttaisi monien taloustilannetta. Vestmanin puheet voi hyvin tulkita riski argumentin mukaisesti, sillä Vestmanin mielestä veronkorotuksilla olisi liian paljon negatiivisia vaikutuksia, jonka vuoksi lakiehdotus olisi kumottava. Vestman antaa myös hyvin konkreettisen esimerkin negatiivista talousvaikutuksista.

”Esimerkkiperheellä, jonka esitin, joka asuu Uudenmaan kehysalueella, tosiaan tämä korotus tarkoittaa noin 300:aa euroa vuodessa. Tässä ei ole mitään kivutonta. Nämä ovat oikeata rahaa, nämä ovat ihmisten rahaa, ja nämä vähentävät käteen jäävää osuutta omasta työstä.” (Eduskunta 2019d, 13)

Vestman rajaa esimerkissään mielenkiintoisesti alueeksi Uudenmaan kehysalueen, josta herää kysymys, että mikä oikeastaan on kehysalue. Kehysalueella viitataan mitä todennäköisimmin Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) kaupunki – maaseutuluokitukseen, jossa kaupunkien kehysalueet ovat kaupunkialueiden uloin sektori ennen maaseutuluokituksen alkamista (Suomen ympäristökeskus SYKE 2020). Eli vaikka Uusimaa onkin väestöllisesti suuri alue, niin Vestmanin viittaus kohdistuu kuitenkin hyvin rajattuun alueeseen.

Vestmanin lisäksi hyvin samaan tapaan keskustelussa argumentoi edustaja Sami Savio (ps.), joka niin ikään vastustaa polttoaineiden veronkorotuksien toteuttamista, koska uudistuksen myötä esimerkiksi työssä käyminen muuttuu osalle autoilijoista vähemmän houkuttelevaksi, jonka lisäksi esimerkiksi vientiteollisuuden kilpailukyky heikkenisi, koska veronkorotukset nostaisivat kuljetushintoja (Eduskunta 2019d, 4). Tulkitsen myös Savion argumentit riski argumentin näkökulmasta, koska myös hänen argumentoinnin perusidea on se, että muutosta ei pitäisi toteuttaa siitä koituvien liian suurien negatiivisten vaikutusten vuoksi. Tarkastelen vielä edustaja Jaana Pelkosen (kok.) puheenvuoroa (mt., 2), jossa hän kritisoi polttoaineiden verotuksen korottamista.

”Arvoisa herra puhemies! Hyvin harva ihminen, ainakaan harva niistä, jotka itse tunnen, ajelee autolla huvikseen. Se, että polttoaineverotusta korotetaan, ei autoilua tule vähentämään. Sen sijaan ihmisten arjessa jää vähemmän rahaa erilaisiin kuluihin ja menoihin.”
(Eduskunta 2019d, 2)

Ensin Pelkosen puheesta voi lukea hyödyttömyys argumentin, sillä hänen mukaansa muutos ei todellisuudessa vähentäisi autoilua, vaan sen sijaan todellisuudessa käy päinvastaiset vaikutukset argumentin mukaisesti niin, että muutos syö käytettävissä olevia varoja muista kulutuksen kohteista. Eli ikään kuin polttoaineverotuksen korotuksella pyrittäisiin vähentämään polttoaineen kulutusta, mutta todellisuudessa näin ei tapahdu, jolloin syntyy sellaisia negatiivisia talousvaikutuksia, mitä ei ole tavoiteltu. Pelkosen argumentin osittaisena ongelmana on kuitenkin se, että esimerkiksi hallituksen esityksessä polttoaineverotuksen kiristämisen arvioitiin vähentävän liikenteen päästöjä alle yhdellä prosentilla, eli esityksessä ei ainakaan tunnuta oletttavan, että autoilu vähenisi kovinkaan merkittävästi muutoksen myötä (Eduskunta 2019a, 12). Lisäksi sekä hallituksen esityksessä, että täysistuntokeskustelussa todettiin, että yksi suuri syy muutokselle on verotulojen kerääminen (Eduskunta 2019a, 9 & Eduskunta 2019d, 1). Eli periaatteessa Pelkosen väitteet pitäisivät olla hallituksen tiedossa. Näiden seikkojen lisäksi Pelkonen käyttää mielenkiintoisella tavalla viittausta tunteimiinsa henkilöihin, kun hän puhuu autolla huvikseen ajamisesta. Eli periaatteessa koska Pelkosella ei ole välittömässä tiedossaan henkilöitä, jotka ajaisivat autolla huvikseen, niin huvikseen ajavia henkilöitä tuskin juurikaan löytyy. Etenkin tieteellisestä näkökulmasta katsottuna on erittäin mielenkiintoista, että lakiehdotusta vastustavassa ja vahvasti elintason liittyvässä argumentissa käytetään osittaisena perusteluna jonkinlaista omaa lähipiiriä ja omia kokemuksia.

Viimeisenä esimerkkinä käsittelen edustaja Anna Kontulan (vas.) puheenvuoroa, jossa hän vetoaa hyvin muista poikkeavalla tavalla elintason ja taloudellisiin vaikutuksiin siitä näkökulmasta, että mikäli käsittelyssä olevan veromuutoksen kaltaisia ja

huomattavasti suurempia ilmastopoliittisia uudistuksia ei tehdä, niin negatiiviset talousvaikutukset olisivat valtavat ja jopa koko sivilisaation olemassaolo olisi uhattuna (Eduskunta 2019d, 7–8).

”Se, mitä tässä tulee tämän jälkeen, tämän hallituksen ja muiden hallitusten jälkeen, jos me aiomme ylipäättään säilyttää semmoiset asiat kuin parlamentarismi tai sivistys, on huomattavasti kovempia toimia, ja jos kestokynnys menee nyt jo tässä ylitse, niin kyllä me olemme ihan hirveässä pulassa sitten tulevaisuudessa, kun mietitään oikeasti, mitä tehdään, jotta sivilisaatio säilyisi.” (Eduskunta 2019, 7–8)

Kontulan väite ei siis liity siihen, että juuri tämä polttoaineverotuksen korotus olisi aivan välttämätön, vaan hänen pointtina on selkeästi se, että tämänkaltaisia muutoksia ja huomattavasti suurempiakin olisi tehtävä, jotta yhteiskunnan elintaso ja olemassaolo voidaan säilyttää. Tulkitsen Kontulan argumentit välitön vaara argumentin kautta, sillä mielestäni Kontula kokee, että toimettomuus johtaa katastrofaalisiin seurauksiin, jonka vuoksi esitetty muutos on toteutettava osana laajempaa muutosta. Kontulan kommentin taustalla on varmastikin ilmastonmuutoksen mahdolliset negatiiviset vaikutukset, joita saattaa tapahtua, mikäli maapallon lämpötilan nousua ei saada rajoitettua riittävästi.

Jos vertaillaan vuosien 2000 ja 2019 täysistuntokeskusteluja tämän aihealueen osalta, niin on selvää, että keskusteluissa on hyvin selkeitä yhtäläisyyksiä polttoaineiden hintoihin suhtautumisen osalta. Suurin muutos lienee se, että vuonna 2000 polttoaineiden hintojen koettiin aiheuttavan suurempia negatiivisia vaikutuksia talouteen ja elintasoon kuin vuonna 2019, mutta perusideoiltaan argumentoinneissa on huomattavan paljon samankaltaisuuksia. Muun muassa autoilun välttämättömyys ja polttoaineiden korkeiden hintojen negatiiviset talousvaikutukset yhdistävät molempia keskusteluja. Toisaalta etenkin vuoden 2019 osalta tilanne on mielenkiintoinen siksi, että 2010-luvulla polttoaineiden valmisteveroja oli jo kiristetty neljä kertaa ennen vuotta 2019, eli polttoaineiden verotuksen kiristäminen ei ole ollut eduskunnassa mikään kovin harvinainen asia 2010-luvulla (Eduskunta 2019c, 4). Keskustan edustaja Esko Kiviranta ihmetteleeekin polttoaineiden veronkorotuksista käytävää keskustelua, koska ne ovat yleisiä ja lähes kaikki puolueet ovat niihin vuosien mittaan osallistuneet (Eduskunta 2019d, 8). Voi toki olla myös mahdollista, että joidenkin mielestä kaikki aikaisemmat korotukset ovat olleet hyväksyttäviä, mutta tässä korotuksessa hyväksyttävyyden raja on mennyt rikki.

4.2.2 Ilmastopolitiikan kritiikki ja toissijaisuus

Käsittelen seuraavaksi perusteellisemmin täysistuntokeskusteluiden puheenvuoroja, joissa viitataan suoraan ilmastopolitiikan kritisointiin tai sen tärkeysjärjestyksessä alemmaksi priorisoimiseen. Tässä luvussa tarkastelen siis niitä puheenvuoroja, joissa

kritisoidaan suoraan ilmastopolitiikan toteuttamista ja sellaisia, joissa esimerkiksi ilmastopolitiikkaa pidetään myönteisenä asiana, mutta jokin muu asia halutaan priorisoida sen edistämisen edelle. Edellä mainitun lisäksi käsitän ilmastopolitiikan kritisoinnin siten, että siinä suhtaudutaan jollain tavalla negatiivisesti esimerkiksi johonkin ilmastopolitiikan osa-alueeseen, ilmastopolitiikan vaikutuksiin tai vaikkapa koko ilmastopolitiikkaan. Ilmastopolitiikan kritisointi ei siis suoraan tarkoita sitä, että joku vastustaisi ilmastopolitiikkaa täysin tai joku kieltäisi ilmastonmuutoksen olemassaolon, vaikka toki luen kritisoinnin alle myös täysin ilmastopolitiikan vastaiset puheenvuorot, mikäli niitä keskusteluista ilmenee.

Aloitan tarkastelun vuoden 2000 täysistuntokeskustelusta ja tarkastelen ensimmäiseksi argumentteja, joissa ilmastopolitiikkaa kritisoidaan täysin suoraan. Täysin suoraan ilmastopolitiikkaa yksipuolisesti kritisoivia puheenvuoroja on suhteessa melko vähän, mutta joitain esimerkkejä löytyy. Esimerkiksi yksi selkeimmistä ilmastopolitiikkaa kritisoivista puheenvuoroista kuului edustaja Vistbackalle (ps.). Vistbackan mielestä hintatasojen korkeus ei ole mikään äkillisen muutoksen tuoma ongelma, vaan pitkän aikavälin ongelma, johon hän haluaa muutoksen selkeästi korkeiden hintojen negatiivisten talousvaikutusten takia (Eduskunta 2000c, 3410–3412). Vistbackan suhtautuminen ilmastopolitiikkaan tulee ilmi parhaiten puheen lopussa. Puheensa lopussa Vistbacka kritisoi muun muassa ammattiliittojen johtoja toteamalla, että *”niiltä ollaan viiltämässä kurkkua auki, mutta liittojen johto vain myötäilee hallitusta, joka pujottaa niille narua kaulaan”* (mt., 3412). Tämän jälkeen hän tuo ilmi ilmastopolitiikan ja polttoaineiden korkeiden hintojen yhteyden.

”Jos kansa vielä luottaa vihervetoiseen politiikkaan vaaleissa, on turha valittaa verotuksen kireyttä. Orjasieluisella käytöksellä ei saada muutosta aikaan.” (Eduskunta 2000c, 3412)

Vistbackan vertauskuvat ja ilmastopolitiikan kritisoiminen on huomattavan voimakasta, sillä hän käytännössä liittää *”vihervetoisen”* politiikan kurkun auki viiltämiseen ja hirttämiseen, eli kuolemaan. Eli tämän mukaan tietyt alat jopa kuolevat brutaalilla tavalla, jos politiikassa mennään ympäristö edellä. Vistbackan puhetta voi myös hyvin miettiä Aristoteleen tunteiden ja suostuttelun yhteyden argumentin kautta, sillä Vistbacka pyrkii selkeästi vaikuttamaan kuulijan mielipiteisiin vetoamalla erittäin voimakkaasti tunteisiin brutaalien tappamiseen liittyvien esimerkkiensä avulla (Aristotle 2000, 4). Vistbackan puheenvuorojen tulkinnassa korostuu jälleen välittömän vaaran argumentti, koska mielestäni ei oikein ole olemassa suurempaa vaaraa kuin kuolemanvaara, jota Vistbacka puheessaan vertauskuvallisesti käyttää. Eli tässä tapauksessa muun muassa määrittelemättömät ammattiliitot ovat kuolemanvaarassa, mikäli *”vihervetoiseen”* politiikkaan ei tehdä muutosta. Toisaalta Vistbacka ohjaa vastuuta melko vahvasti äänestäjien suuntaan, koska hänen mielestä ny-

kyhallituksen politiikasta ei kannata valittaa, jos äänet menevät jatkossa edelleen hallituspuolueille. Tästä syntyy oikeastaan tulkinta hyödyttömyys argumentista, koska osaltaan on hyödytöntä valittaa nykyisistä poliittisista linjauksista, mikäli kansalaisten äänestyskäyttäytyminen ei muutu. Mielestäni Vistbacka alleviivaa osittain tässä myös sitä, ettei oppositiolla olisi vaikutusmahdollisuuksia käsiteltävään asiaan eduskuntatyöllä, jolloin käytännössä tämä täysistuntokeskustelu olisi hyödytön päätöksenteon kannalta.

Myös edustaja Risto Kuisma (rem.) kritisoi ilmastopolitiikkaa hyvin suoraan. Kuisman kritiikki perustuu siihen, että hänen mielestään korkeissa polttoaineiden hinnoissa ei ole järkeä, koska Suomessa ei ole taloudellisesti ja ympäristön kannalta muita vaihtoehtoja liikkumiseen kuin maantieliikenne (Eduskunta 2000c, 3413). Kuisman mukaan maantieliikenne on siis vaihtoehtojen puuttuessa ympäristön kannalta paras vaihtoehto (mt., 3413). Tätä puhetta voi tulkita hyödyttömyys argumentin kautta, sillä selkeästi ilmastopolitiikan edistäminen korkeilla polttoaineiden hinnoilla on täysin hyödytöntä, kun se ei todellisuudessa aiheuta mitään muutosta polttoaineiden kuluttamisen kannalta, jolloin ei voida väittää, että ilmastopolitiikkaa voitaisiin edistää polttoaineiden hintojen avulla.

Ilmastopolitiikan suoraa kritisointia voidaan lukea myös keskustan edustaja Inkeri Kerolan puheesta.

”Esimerkiksi kesän aikana laskeneet kulutusluvut litramyynnissä osoittavat monen perheen jättäneen autoilunsa vähemmälle. Hyvä, hurraavat ympäristöihmiset, mutteivät ajattele asiaa sen kummemmin. Jonkin perheen ainut lomamatka eliminoitiin pelkästään nousseiden polttoainekustannusten vuoksi.” (Eduskunta 2000c, 3451)

Käytännössä Kerola osoittaa, kuinka polttoaineiden hinnoilla voidaan saada periaatteessa ilmaston kannalta myönteisiä vaikutuksia aikaan, mutta samaan aikaan Kerola kritisoi korkeita hintoja, koska tämän esimerkin mukaan esimerkiksi perheiden lomamatkailu vaarantuu. Kerola näyttäisi kuitenkin tunnistavan ainakin ilmastonmuutoksen olemassaolon ja autoilun vähentymisen vaikutukset ilmastoon. Kerolan sävy on kuitenkin ennen muuta pessimistinen, sillä ilmastopolitiikka ei selkeästi saa missään nimessä aiheuttaa merkittäviä taloudellisia kustannuksia. Kerolan puhetta voi tulkita hieman ristiriitaisesti sekä riski-, että välitön vaara argumenttien kautta, sillä siinä on piirteitä molemmista. Riski argumenttia tukee tulkinta siitä, että Kerolan mielestä polttoaineiden hintatasot ilmastopolitiikan välineenä saattaa itsessään olla ilmastonmuutoksen torjumisen kannalta myönteinen asia, mutta se ei kuitenkaan ole tässä kohtaa hyväksyttävä toimintatapa, koska siitä koituu liian suuria kustannuksia tässä tapauksessa esimerkiksi lapsiperheille. Välitön vaara argumentin mukainen tulkinta taas perustuu siihen, että Kerolan voi katsoa ajattelevan myös niin, että polttoaineiden hintatasoille olisi tehtävä ilmastopoliittisesta näkökulmasta huoli-

matta muutos, koska muuten edessä on tilanne, jossa lapsiperheet eivät pääse lomamatkoilleen. Ilmastopolitiikan suoran kritisoinnin lisäksi tulkiten Kerolan kommenttia myös siten, että hän priorisoi ilmastopolitiikan toissijaiseksi, koska hän ei missään kohtaa väitä, että ilmastopolitiikan edistäminen olisi jotenkin huono asia, mutta se ei vain saa aiheuttaa liikaa kustannuksia.

Tarkastelen seuraavaksi niitä argumentteja, joissa ilmastopolitiikka nähdään toissijaisena asiana, eli jokin muu asia laitetaan ilmastopolitiikan edelle. Vuoden 2000 täysistuntopöytäkirjassa toissijaisuuteen viittaavat argumentit liittyvät useimmiten siihen, että ilmastonmuutos ja sen ongelmat saatetaan jopa tiedostaa, mutta syystä tai toisesta jokin muu asia kiilaa tärkeysjärjestyksessä ilmastopolitiikan edelle. Ilmastopolitiikan toissijaisuus on siinä mielessä mielenkiintoinen ilmiö, että vuoden 2000 täysistuntopöytäkirjassa tämän ilmeneminen on jopa melko yleistä (Eduskunta 2000c).

Tarkastelen ensimmäiseksi puheita, joissa viitataan öljyriippuvuuden vähentämisen tarpeeseen, sekä uusiutuvien ja kotimaisten energialähteiden lisäämisen tarpeeseen. Useissa polttoaineiden hintatasoja kritisoiduissa ja hintojen alentamista vaativissa puheenvuoroissa nimittäin esiintyy viite näiden tarpeellisuudesta. Esimerkiksi edustaja Mirja Ryyänen (kesk.) vaatii muutosta polttoaineiden korkeisiin hintoihin, mutta toteaa kuitenkin, että ”...pitemmällä tähtäimellä tähän tulevaisuuteen on viisasta varautua esimerkiksi vihreää energiaa kehittämällä” (Eduskunta 2000c, 3425). Tässä siis halutaan samanaikaisesti alentaa fossiilisten polttoaineiden hintoja, jotta niitä olisi halvempi käyttää, mutta samanaikaisesti esitetään, että ainakin pidemmällä tähtäimellä voitaisiin suunnitella enemmän uusiutuvien energiamuotojen käyttämistä. Samantyyllisiä viittauksia löytyy tästä keskustelusta useita, ja polttoaineiden korkeita hintoja kritisoiduissa ja samanaikaisesti uusiutuvien ja kotimaisten energiamuotojen käyttöönottoa tai käyttöönoton suunnittelua kannattavat muun muassa edustajat Korkea-aho (kesk.) (mt., 3394), Kärkkäinen (skl.) (mt., 3408–3410) Matti Vanhanen (kesk.) (mt., 3443 & 3444), Pekka Nousiainen (kesk.) (mt., 3455–3457), Lauri Oinonen (kesk.) (mt., 3458–3459), Kyösti Karjula (kesk.) (mt., 3462) & Mauri Salo (kesk.) (mt., 3467).

Viittausten esiintyvyydestä voidaan heti huomata, että kyseinen argumentointitapa on tyypillistä etenkin keskustan edustajille. Näiden edustajien lähestymistapa ilmastopolitiikkaan on melko mielenkiintoinen, sillä heidän puheet voi mielestäni tulkita siten, että ilmastopolitiikkaa ei itsessään vastusteta, mutta ilmastopolitiikan toteuttaminen siirretään puheissa jonkin tulevaisuuteen, koska polttoaineiden kohtuulliset hinnat ovat keskustelun hetkellä tärkeämpi asia. Niin sanotusti kansankielellä sanottuna lukijalle syntyy helposti vaikutelma siitä, että monet kansanedustajat ajavat kaksilla rattailla puheissaan, kun monet haluavat samanaikaisesti edistää ilmastopoliittisia toimenpiteitä, mutta sen ei pitäisi tapahtua kyseisellä hetkellä, vaan

joskus myöhemmin. Puheet eivät myöskään tarjoa juurikaan konkretiaa sille, millä aikataululla muihin energiamuotoihin pitäisi siirtyä, millä keinoin se toteutetaan ja mitä nämä kotimaisen energian muodot tarkalleen ottaen ovat. Ainoastaan edustaja Vanhanen (kesk.) viittaa konkreettiseen aikataululliseen tavoitteeseen viitatessaan puun käytön lisäämiseen ja EU:n uusituvan energian käytön tavoitteeseen, joka tulisi saavuttaa seuraavan kymmenen vuoden aikana (Eduskunta 2000c, 3443). Avoimeksi jääkin, onko näiden edustajien tavoitteena esimerkiksi, että ilmastopolitiikkaa toteutettaisiin Kioton pöytäkirjan (United Nations Framework Convention on Climate Change n.d.b) mukaisesti.

Puheiden tulkitseminen Hirschmanin (1991) argumenttien avulla muuttuu tässä tapauksessa osin päällekkäiseksi, koska ilmastopolitiikkaa kannatetaan kyllä periaatteessa, mutta ei vain tässä hetkessä, jolloin muut asiat ovat tärkeämpiä. Eli tämä synnyttää päällekkäisyyden, koska tulkitsen näiden puheiden liikkuvan sekä riski- että hyödyttömyys argumenttien alueella. Tulkintani perustuu siihen, että periaatteessa katson näiden edustajien pitävän ilmastopolitiikan toteuttamista keskustelun hetkellä liian isona riskinä, sillä fossiilisten polttoaineiden korkeat hinnat vaikuttavat liian negatiivisesti yhteiskuntaan. Toisaalta voidaan myös ajatella, että näiden edustajien mielestä ilmastopolitiikan toteuttaminen polttoaineiden hintapolitiikan kautta on tässä hetkessä hyödyttömyys, koska siirtymä uusiutuviin energiamuotoihin on vasta edessäpäin. Eli hieman kuten edustaja Korkea-osa (kesk.) toteaa: *"kestävän kehityksen tavoittelu edellyttäisi monen asian uudelleen arviointia"* (Eduskunta 2000c, 3394).

Vuoden 2000 täysistuntokeskustelusta löytyy myös useampia puheenvuoroja, joissa ollaan suoranaisesti huolissaan fossiilisten polttoaineiden aiheuttamista ilmasto-ongelmista ja tuodaan esiin ilmastopolitiikan tarpeellisuus ja jopa konkreettisia ilmastopoliittisia toimenpiteitä. Tällaisia esimerkkejä tarjoavat muun muassa edustajat Matti Saarinen (sd.) (Eduskunta 2000c, 3395–3396), Pentti Tiusanen (vas.) (mt., 3403–3404), Tarja Kautto (sd.) (mt., 3430–3431), Maria Kaisa Aula (kesk.) (mt., 3432–3433) & Seppo Kääriäinen (kesk.) (mt., 3441). Nyt käsiteltävissä esimerkeissä on kuitenkin se ristiriita, että esimerkkien kansanedustajat ovat silti vähintäänkin huolissaan tai jopa ilmaisevat suoraan halunsa alentaa polttoaineiden hintoja. Esimerkiksi edustaja Saarinen (sd.) nostaa puheenvuorossaan esiin muun muassa polttoaineiden verotuksen ja ilmastopolitiikan yhteyden, ympäristöjärjestöjen näkemykset polttoaineiden halpuudesta ja halun saada vaihtoehtoisia energiamuotoja markkinoille (mt., 3395–3396). Silti hän kuitenkin samassa puheenvuorossa ilmaisee selvän huolensa polttoaineiden nykyisistä hinnoista ja esittää, että hintoja pitäisi laskea, mikäli hinnat pysyvät pitkään samanlaisina, koska korkeista hinnoista koituu kovia kustannuksia monille ryhmille (mt., 3396). Saarisen puheenvuorossa on tietynlaisia riski argumentin piirteitä, sillä hän ei selkeästi pidä lähtökohtaisesti korkeampia polttoai-

neiden hintoja huonona asiana, koska se on ympäristönäkökulmasta katsottuna positiivinen asia. Kuitenkin muihin yhteiskunnan osa-alueisiin kohdistuvat kustannukset uhkaavat kasvaa niin suuriksi, että ympäristönäkökulmaan ei ole järkevää panostaa. Myös edustaja Kautto (sd.) puolustaa puheenvuorossaan polttoaineiden ja ilmastopolitiikan yhteyttä, mutta samalla ilmaisee huolensa hintojen aiheuttamista kustannuksista.

”Olemme myös käsittäkseni sangen yksituumaisesti päättäneet, että ympäristövaikutusten painottaminen on peruslähtökohta kestäväen kehityksen turvaamisessa. Olemme sitoutuneet turvaamaan myös tuleville sukupolville hyvät elämisen edellytykset niin, ettei luonnonvaroja kuluteta kohtuuttomasti eikä ympäristöä vahingoiteta vakavasti ja peruuttamattomasti.” (Eduskunta 2000c, 3430)

”On syytä harkita myös asumisen hinnan keventämistä esimerkiksi toimenpiteillä, jotka kohdistuvat nimenomaan lämmitysöljyn hintaan. Joka tapauksessa asumiseen kohdistuvat paineet ovat kohtuuttomat...” (Eduskunta 2000c, 3431)

Saarisen (sd.) tapaan sama riski argumentti toistuu myös Kauton puheessa. Mielenkiintoisesti Kautto esittää asumisen kustannusten helpottamiseksi nimenomaisesti öljyn hinnan alentamista, vaikka asumiskustannukset saattavat asumismuodosta riippuen sisältää muutakin kuin lämmityskulut. Joka tapauksessa on selvää, että tässäkin tapahtuu tietynlaista priorisointia ilmastopolitiikan suhteen. Mielestäni sekä edustaja Saarisen, että edustaja Kauton puheet edustavat hyvin jo hieman aiemmin mainittua niin sanottua kaksilla rattaila ajamista. Perustelen tämän sillä, että kumpikin korostaa erittäin suoraan ilmastomuutoksen ja ilmastopolitiikan tärkeyttä ja merkitystä, mutta samanaikaisesti pitäisi kuitenkin olla valmius toimia periaatteessa juuri päinvastaisesti. Lisäksi molemmat edustavat pääministeripuoluetta (SDP) ja kuitenkin esimerkiksi pääministeri on täysistunnossa selkeästi etenkin polttoaineiden verotuksen alentamista vastaan (katso esimerkiksi Eduskunta 2000c, 3415 – 3416, 3420 & 3422).

Tarkastelen vielä edustaja Kääriäisen (kesk.) puheenvuoroa (Eduskunta 2000c, 3440 – 3441), jossa hän viittaa selkeästi fossiilisten polttoaineiden käytön ongelmallisuuteen, mutta haluaa miettiä asiaa pitkällä tähtäimellä, sillä juuri nyt muutos pois fossiilisista polttoaineista aiheuttaisi liian suuria kustannuksia.

”Uusiutumattomien luonnonvarojen varaan rakennettu, kulutusta ihannoiva ja kasvihuoneilmiötä edistävä elämäntyyli ja yhteiskuntapolitiikka tulevat joskus tiensä päähän. Joskus tarkoittaa tässä vuosikymmenten päässä häämöttävää horisonttia. Tähän näköalaan olisi varauduttava hyvissä ajoin, olisi pitänyt varautua ajat sitten.” (Eduskunta 2000c, 3441)

”Mutta oikein ei ole se, että hallitus maksattaa muutoksen, joka on väistämätön, nyt vähän sattumanvarainen, pienyrittäjillä, viljelijöillä, öljyllä lämmittävällä väellä, pitkämatkalaisilla.” (Eduskunta 2000c, 3441)

Mielenkiintoisesti Kääriäisen puheenvuoroa voi tulkita sekä riski argumentin, että hyödyttömyys argumentin peilikuvan, historialliset muutokset argumentin

kautta. Riski argumentin mukainen tulkinta perustuu siihen, että Kääriäinen on selkeästi sitä mieltä, että jos polttoaineiden hinnat jatkuvat korkeina, niin siitä koituu liian suuria taloudellisia kustannuksia osalle kansalaisista, vaikka korkeat hinnat olisivatkin ilmastopolitiikan kannalta myönteinen asia. Historialliset muutokset argumentin mukainen tulkinta taas syntyy etenkin Kääriäisen puheen osasta, jossa hän viittaa muutoksen väistämättömyyteen. Eli historiallisten muutosten argumentin mukaisesti Kääriäinen näkee, että polttoaineiden hintoja ei kannata tässä kohtaa käyttää ilmastopolitiikan välineenä, koska fossiilisista polttoaineista luopuminen on kuitenkin väistämätön asia ja se tapahtuu joskus hamassa tulevaisuudessa.

Nostan vielä lopuksi lyhyesti esiin kaksi ilmastopolitiikan näkökulmasta ristiriitaista puheenvuoroa. Nimittäin keskustan edustaja Jari Leppä haluaa muutoksen polttoaineiden hintoihin negatiivisten talousvaikutusten takia ja samalla hän toivoisi, että kiinnitettäisiin enemmän huomiota kotimaisten energiamuotojen käyttämiseen (Eduskunta 2000c, 3455).

”...vielä lisää luoda mahdollisuuksia kotimaiselle energiantuotannolle niin puun kuin muidenkin biopolttoaineiden osalta turve mukaan lukien. Saksa on tästä hyvä esimerkki. Se puolustaa ja subventoi omaa hiilentuotantoaan erittäin merkittävillä summilla. Samalla tavalla täytyisi myöskin itsekkäästi Suomen hoitaa omia energiavarojaan elikkä arvostaa vaihtoehtoisia kotimaisia energiantuotantomuotoja.” (Eduskunta 2000c, 3455)

Ilmastopoliittisesta näkökulmasta edustaja Lepän puhe on hyvin ristiriitainen, sillä ensin hän kannattaa niin sanotusti kotimaisten ja oletettavasti ilmastoystävällisempien energiamuotojen käyttöönottoa. Sitten hän kuitenkin viittaa Saksan hiilentuotantoon ja esittää sen selkeästi positiivisessa valossa ja ehdottaa Suomelle itsekästä suhtautumista omien energiavarantojensa hyödyntämiseen. Tässä kohtaa ei voi välttyä mielikuvalta, että Suomikin voisi esimerkiksi toimia samoin kuin Saksa ja nojautua johonkin fossiiliseen polttoaineeseen, mikäli sellaista olisi tarjolla omassa maassa. Tästä herää kysymys, että mihin kansanedustajat mahtavatkaan aina viitata puhuesaan kotimaisen energian käyttöön ottamisesta. Kotimaisella energialla on mielestäni käsitteenä jonkinlainen positiivinen sävy, mutta se ei selkeästi välttämättä tarkoita, että kotimaiseen energiaan siirtyminen olisi sittenkään mikään varsinainen ilmastoteko. Sen sijaan kysymykseksi nousee se, onko joidenkin mielestä kotimaisen energian lisäämisen tavoitteena lähinnä vain Suomen energiariippuvuuden vähentäminen.

Toisaalla puoluekollega Hannu Aho (kesk.) haluaa alentaa polttoaineiden hintoja ja samalla hän haluaa lähteä kehittämään kotimaisia polttoaineita (Eduskunta 2000c, 3452–3453). Kuitenkin vain hieman aiemmin Aho kyselee hallitukselta kotimaisten puun ja turpeen käytön perään ja kysyy, että ”*Vai onko öljy vielä liian halpaa että kannattaa näihin paneutua? Kuinka paljon sen pitäisi nousta ennen kuin näihin tosissaan otetaan kantaa?*” (mt., 3428–3429). Edustaja Ahon puheessa ristiriitaa aiheuttaa selkeästi viittaus mahdolliseen öljyn liian alhaiseen hintaan. Vaikka kyseessä saattaakin

olla sarkastinen huomautus hallitukselle siitä, ettei Ahon mielestä kotimaisiin energiamuotoihin kiinnitetä tarpeeksi huomiota, niin hän kuitenkin tuo ilmi, että joidenkin mielestä fossiilisten polttoaineiden käyttö saattaisi olla kuitenkin niin edullista, että kotimaisiin energiamuotoihin ei vielä kannata niin panostaa. Samanaikaisesti hän kuitenkin haluaa alentaa nykyistä polttoaineiden hintatasoa. Kokonaan oma lukunsa on vielä esimerkiksi Ahon ehdotukset puun ja turpeen käytön lisäämisestä. Nykytiellä kun kumpaankin liittyy omat ongelmansa. Esimerkiksi vain noin kaksikymmentä vuotta Ahon lausahdusten jälkeen turpeen käyttöä ollaan jo ajamassa alas, jonka lisäksi puun polttamiseen liittyy myös omat päästövaikutuksensa, sekä negatiiviset terveysvaikutukset (Leinonen ym. 2020, 12–19 & Terveystieteiden tutkimuslaitos n.d.).

Vuoden 2000 täysistuntokeskustelussa on selkeästi nähtävillä, kuinka ilmastopolitiikan painotus jää helposti muiden asioiden varjoon. Ilmastopolitiikkaa tai ilmastopoliittisia toimenpiteitä saatetaan kritisoida joko melko suoraan tai epäsuorasti priorisoimalla muita asioita sen edelle. Selkeästi etenkin ilmastopolitiikan potentiaaliset negatiiviset talousvaikutukset näyttävät ajavan kansanedustajia sen kritisoimiseen, josta hyvänä esimerkkinä nähdään muun muassa suhteellisen laaja riski argumentin käyttö. Ilmastopolitiikan vastustamiseen käytettiin myös hyödyttömyys argumenttia etenkin tilanteissa, joissa nähtiin, ettei fossiilisten polttoaineiden käytölle ole parempaa vaihtoehtoa.

Kappaleesta kävi myös mielenkiintoisesti ilmi, että vuoden 2000 täysistuntokeskustelussa ilmastopolitiikkaa halutaan kyllä toteuttaa, mutta monet siirtävät sen toteuttamisen käytännössä määrittelemättömään tulevaisuuteen. Mielestäni etenkin ilmastopolitiikan toteuttaminen määrittelemättömässä tulevaisuudessa on erittäin mielenkiintoinen asia, koska se on käsitteenä hyvinkin ympäröityä. Monista täysistuntokeskustelun puheenvuoroista syntyy sellainen vaikutelma, etteivät kansanedustajat välttämättä itsekään tiedä milloin olisi sopiva hetki lähteä edistämään ilmastopolitiikkaa toden teolla. Kansanedustajat nimittäin tuskin osaavat esimerkiksi sanoa, milloin saavutetaan tilanne, jolloin ilmastopolitiikan toteuttamisesta ei koituisi merkittäviä taloudellisia kustannuksia. Ilmastopoliittisen päätöksenteon ja ilmastopolitiikkaan suhtautumisen näkökulmasta onkin mielestäni melko kuvaavaa, että esimerkiksi Kioton pöytäkirja saatiin voimaan vasta vuonna 2005, yli seitsemän vuotta pöytäkirjan muostamisen jälkeen (United Nations Framework Convention on Climate Change n.d.b). Toki Suomessa hallitus esitti pöytäkirjan hyväksymistä muutamaa vuotta aiemmin vuonna 2002, mutta silti aikaväli on melko pitkä (Eduskunta 2002).

Tarkastelen seuraavaksi ilmastopolitiikan kritiikkiä ja toissijaisuutta vuoden 2019 täysistuntokeskustelun (Eduskunta 2019d) osalta. Ilmastopolitiikkaa suoraan kritisoivien puheenvuorojen tarkastelu osoittaa, että suhteutettuna keskustelun pituuteen ilmastopolitiikkaa kritisoivien puheenvuorojen määrä on pysynyt suhteellisen

samana vuoden 2000 keskusteluun verrattuna. Tarkastelen ensimmäiseksi muutamaa esimerkkiä edustaja Toimi Kankaanniemen (ps.) puheenvuoroista, sillä hän kritisoi ilmastopolitiikkaa hyvin suoraan oikeastaan jokaisessa täysistuntokeskustelussa pitämässään puheenvuorossa (Eduskunta 2019d, 3–4, 9, 18 & 21–22). Kankaanniemi ilmaisee esimerkiksi ensimmäisessä puheenvuorossaan suoranaisen vastustuksensa polttoaineverotuksen korottamiselle lähestymällä aihetta ilmastopolitiikan kritiikin kautta.

”Te rankaisette nyt ilmastopolitiikan takia, ilmastopolitiikan, [Välihuutoja sosiaalidemokraattien ryhmästä – Puhemies koputtaa] jonka hallitus on asettanut aivan järjettömälle tasolle.” (Eduskunta 2019d, 3)

”Eli perussuomalaiset eivät hyväksy sitä, että järjettömän ilmastopolitiikan takia – globaalien päästöjen leikkaamiseksi 0,14 prosentilla eli runsaalla promillilla – suomalainen autoilija, suomalainen asuja kylmässä maassa, yrittäjä tai ruoka pannaan maksettavaksi näillä perusteilla, ilmastopolitiikan perusteilla. Se on täysin vastuutonta politiikkaa. Meidän täytyy painaa niin, että ne, jotka saastuttavat, maksavat. Saastuttaja maksaa -periaate globaalisti täytyy saada, ja Suomi ei ole saastuttaja.” (Eduskunta 2019d, 4)

Kankaanniemi käyttää retoriikassaan selkeästi riski- ja hyödyttömyys argumentteja. Riski argumentin mukainen tulkinta näkyy etenkin siinä, että Kankaanniemi näkee ilmastopolitiikan toteuttamisen polttoaineverotuksen kautta aiheuttavan liian suuria kustannuksia suomalaisen yhteiskunnan eri osa-alueille, jonka vuoksi koko ehdotus on ”järjetöntä” ja ”vastuutonta” politiikkaa. Hyödyttömyys argumentti näkyy puolestaan siinä, että on hyödytöntä kiristää polttoaineiden verotusta, koska sen vaikutukset päästöihin ovat mitättömät, jonka lisäksi ehdotus on hyödytön, koska Suomi ei kuulu saastuttaviin maihin. Eli ilmastopolitiikkaa ei kannata toteuttaa polttoaineiden verotuksen kautta, koska siitä koituu liian suuria riskejä, eikä siitä edes ole tosiasiallista hyötyä ilmastonmuutoksen torjumisen kannalta. Tämän lisäksi edustaja Kankaanniemi hyödyntää riski- ja hyödyttömyys argumentteja vetoamalla muun muassa ”Pihtiputaan Mummoon”, joka kärsisi kohtuuttomasti polttoaineverotuksen korottamisesta, vaikkei korotuksesta ole edes hyötyä ilmastonmuutoksen torjumisessa (Eduskunta 2019d, 18 & 21). Suoran kritiikin lisäksi Kankaanniemi priorisoi myös ilmastopolitiikkaa vahvasti toissijaiseksi.

”Suunta vain on meillä nyt väärä, ja tässä suhteessa pitäisi panna todellakin saastuttajat maksamaan. Eli miksette te esitä kauppasaartoa Kiinalle, Intialle, Puolalle ja niin edelleen, jos te olette tosissanne huolissanne tästä ilmaston tuhoutumisesta? Vaikka me painamme nollaan Suomen päästöt, niin Suomen osuus on vain runsas promille eikä se muuta mitään.” (Eduskunta 2019d, 9)

Ilmastopolitiikan toteuttamisen hyödyttömyys näkyy sitaatista selkeästi, eli ilmastopolitiikan toteuttamisesta ei saada aikaan tosiasiallisia vaikutuksia ennen kuin enemmän saastuttavat maat tekevät merkittävämpiä toimia, ja oikeastaan missään ti-

lanteessa Suomen toimilla ei ole merkitystä. Edustajat Kontula (vas.) ja Asell (sd.) näkevät tämän Kankaanniemen hyödyttömyys argumentin ongelmaksi päästölukujen laskentatavan, eli heidän mukaansa asukaslukuun suhteutetun kulutusperusteisen laskentatavan perusteella Suomen olisi toteutettava ilmastopolitiikkaa. (Eduskunta 2019d, 12 & 14–15). Toisaalta Kankaanniemen näkemykset ja lähestymiskulmat ovat hyvin pitkälti linjassa perussuomalaisen vuoden 2019 eduskuntavaaliohjelmassa esitettyjen ilmastopoliittisten linjausten kanssa, eli hänen ilmastopolitiikkaa kritisivat puheensa liittyvät selkeästi myös puoluetason mielipiteisiin (katso esimerkiksi Perussuomalaiset rp 2019, 7).

Toisena esimerkkinä tarkastelen edustaja Heikki Vestmanin (kok.) puheenvuoroja, sillä myös hän kritisoii ilmastopolitiikkaa hyvin suoraan. Kankaanniemen tavoin myös Vestmanin puheista on havaittavissa muun muassa riski- ja hyödyttömyys argumenttien käyttämistä, sillä hän esimerkiksi kritisoii veronkorotusehdotuksen ilmastönäkökulmaa siksi, että ilmastovaikutukset ovat olemattomat, jonka vuoksi ilmastönäkökulmasta katsottuna ehdotus on hyödytön ja toisaalta veronkorotukset ”kurittavat” etenkin autoilijoita (Eduskunta 2019d, 9--10). Hyödyttömyys argumentti korostuu kuitenkin etenkin Vestmanin kommentissa, jossa hän kyseenalaistaa koko ilmastopolitiikan tavoitteiden toteutumisen mahdollisuudet liikennesektorin osalta.

”Edustaja Ojala-Niemelä totesi tuossa, että Suomella on tavoite, jossa liikenteen päästöt pitää puolittaa. Olette ihan oikeassa, ja jos tähän tavoitteeseen aiotaan päästä, niin se todella vaatii toimenpiteitä. Itse haluan kyllä problematisoida sitä, onko tämä tavoite ylipäättään realistinen, ja tämä on nyt isompi kysymys koskien nimenomaan sitä, mitkä ovat niitä realistisia päästövähennyksiä, jotka Suomessa voidaan saavuttaa. Itse en suoraan sanottuna usko, että voimme säilyttää suomalaisen elämäntavan, meidän työnteon kannustimet, elinkeinoelämän, yrittäjyyden toimintaedellytykset ja saavuttaa tämän 50 prosentin päästövähennystavoitteen.” (Eduskunta 2019d, 19)

Eli Vestman pitää selkeästi ehdotettuja ilmastotoimia melko hyödyttöminä, koska hänen mielestä ilmastotavoitteiden realistisuus on vähintäänkin kyseenalaista. Toisaalta tätä voi myös tulkita riski argumentin kautta, sillä Vestman näkee, että asetettujen ilmastotavoitteiden saavuttaminen aiheuttaisi liian suuria negatiivisia vaikutuksia yhteiskunnan jo saavutettuun toiminnan tasoon. Toisaalta Vestman ei ole selkeästi täysin ilmastopolitiikan toteuttamista vastaan, sillä päästöjä voidaan hänen mukaansa kyllä vähentää, mutta hän priorisoi ilmastopolitiikan toissijaiseksi, sillä vähennysten tulisi tapahtua yhteiskunnan osa-alueilla, ”joilla päästöjen vähentäminen ei edellytä ihmisten elämäntavan merkittävää muutosta tai ylipäättään välttämättä tarkoita lainkaan kohonneita kustannuksia” (Eduskunta 2019d, 14). Näiden lisäksi Vestman hyödyntää myös päinvastaiset vaikutukset argumenttia, sillä hänen mukaan polttoaineverotuksen kiristäminen johtaisi mahdollisesti julkisen liikenteen vähenemiseen (mt., 14). Eli jos tavoitteena on ollut lisätä julkisen liikenteen käyttöä ilmastopoliittisista syistä, niin tämä ehdotus aiheuttaisi juuri päinvastaisen vaikutuksen. Mielestäni edustaja Vest-

man on puheissaan niin sanotusti vähän joka mieltä, koska hän kritisoi veronkorotusehdotusta ja ilmastopolitiikkaa hyödyttömyydestä, riskeistä ja päinvastaisista vaikutuksista, mutta päästöjä voidaan kuitenkin leikata, kunhan se ei heikennä saavutettua elintasoja, eikä siitä koidu taloudellisia kustannuksia.

Ilmastopolitiikkaa toissijaiseksi priorisoivia puheenvuoroja on vuoden 2019 keskustelussa vähemmän kuin vuoden 2000 keskustelussa, mutta niitä kuitenkin löytyy, kuten edellä jo hieman osoitin. Vuoden 2019 täysistuntokeskusteluissa ilmastopolitiikan toissijaisuus liittyy useimmiten huoleen riski argumentin toteutumisesta. Esimerkiksi edustaja Kankaanniemi (ps.) kertoo, kuinka hän on tehnyt erilaisia ilmaston kannalta myönteisiä muutoksia omassa elämässään, jonka jälkeen hän vetosi näissä toimissa vapaaehtoisuuteen ja varallisuuteen, sillä kaikilla ei Kankaanniemen mukaan ole varaa muuttaa asioita elämässään ympäristöystävällisempään suuntaan (Eduskunta 2019d, 9). Eli käytännössä ilmastopoliittisia toimia voisi kukin edistää mahdollisuuksiensa tai halukkuutensa mukaan, mutta niin sanottuja pakkokeinoja ei saisi käyttää, koska niistä koituisi riski argumentin mukaisesti liian suuria kustannuksia osalle ihmisistä. Hieman samaan tapaan argumentoi myös Kankaanniemen puoluekollega Savio (ps.), joka ehdottaa puheessaan joitain ilmastopoliittisia toimia ammattiautoilulle, mutta samanaikaisesti ehdotettua polttoaineiden verojen korotuksia ei saisi toteuttaa niistä koituvien kustannuksien takia (mt., 4).

Luen myös edustaja Pia Viitasen (sd.) esittelypuheenvuoron osittain ilmastopolitiikkaa toissijaiseksi priorisoivaksi puheeksi, koska puheessa kerrotaan muun muassa, että polttoaineverotuksen ympäristöohjautuvuus on tarkoitus pitää nykyisellä tasolla, jonka lisäksi liikenteen verotuksen kokonaisuutta mietitään lähitulevaisuudessa (Eduskunta 2019d, 1–2).

”Tässä suhteessa, puhemies, lähetämme terveisiä. Eli pidämme tärkeänä tätä selvitystyötä, jota nyt parhaillaan työryhmässä tehdään uudistuksen puolesta. Siinä tulee mielestämme huomioida yritysten kilpailukyky sekä sosiaaliset ja aluepoliittiset näkökohdat.” (Eduskunta 2019d, 2)

Luen tämän Viitasen kommentin toissijaisuuden piiriin siitä syystä, että jälleen uudistukset tapahtuvat tulevaisuudessa, kuten myös vuoden 2000 täysistuntokeskustelussa usein viitattiin, jonka lisäksi ilmastopolitiikan edistämisen toteutumiseen sidotaan yritysten kilpailukyky ja niin edelleen. Toissijaisuuden tulkintani syntyy siitä, että Suomi on linjannut (Valtioneuvosto 2019, 32) tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2035, jonka lisäksi muun muassa fossiilisten polttoaineiden kulutus tulisi puollittaa vuoteen 2030 mennessä (Andersson ym. 2020, 23). Eli tavoitteiden aikaikkunan huomattavan rajallisuuden vuoksi näen puheenvuorossa toissijaisuuden piirteitä ja koen, että tässäkin puheenvuorossa ollaan hyvin huolissaan riski argumentin toteutumisesta, sillä ilmastopoliittiset toimet sidotaan hyvin vahvasti muihin osa-alueisiin.

Viimeisenä esimerkkinä käsittelen edustaja Mika Karin (sd.) puheenvuoroa (Eduskunta 2019d, 8), jossa hän niin ikään on huolissaan riski argumentin toteutumisesta ja priorisoi ilmastopolitiikan osittain toissijaiseksi.

”...polttoaineverojen hinnan kehityksen pitää pysyä siellä kuluttajan kukkarolla sellaisena, että kuluttaja – palkansaaja tai muu autonkäyttäjä – asuinpaikasta riippumatta pystyy käyttämään autoansa työmatkoihin, opiskeluun ja muuhun matkantekemiseen.” (Eduskunta 2019d, 8)

”...että joukkoliikennekeskustelussa tai ilmastopolitiikan keskustelussa ei unohdettaisi sitä yksityistä autonkäyttäjää, tavallista suomalaista ahkeraa ihmistä, joka autoa päivittäin tarvitsee. Meillä on yli kaksi ja puoli miljoonaa yksityisautoa Suomessa, joten pelkkä verokeskustelu tämä ei ole, tämä ei ole pelkkä ilmastokeskustelu, vaan tähän kuuluu myös suomalaisten ihmisten auton käyttö ihan päivittäiseen elämään.” (Eduskunta 2019d, 8)

Ensinnäkin Kari ilmaisee selkeästi keskustelussa tukensa ilmastopoliittisille toimille (esimerkiksi Eduskunta 2019d, 8 & 13), mutta riski argumentin mukaisesti autoilusta ei selkeästi saa tulla ilmastopolitiikan seurauksena kenellekään liian suuria kustannuksia, vaan kaikilla tulee olla yhtäläinen mahdollisuus autoiluun, ja tähän mahdollisuuteen polttoaineiden hinnat eivät saisi merkittävästi vaikuttaa.

Keskusteluiden vertailussa on selvää, että vuosien 2000 ja 2019 välillä on tapahtunut joitain muutoksia, mutta argumentointitavat ovat kuitenkin pysyneet jälleen hyvin laajalti samankaltaisina, joka voidaan huomata esimerkiksi riski ja hyödyttömyys argumenttien laajasta esiintymisestä kummassakin keskustelussa. Lisäksi vaikka asiasisällöllisesti vuosien aikana on tapahtunut useita muutoksia, niin jälleen havaitsin myös huomattavia yhtäläisyyksiä. Edustaja Kankaanniemen (ps.) puheiden tarkastelusta voi huomata huomattavia samankaltaisuuksia edustaja Vistbackan (ps.) vuoden 2000 täysistuntokeskustelun puheenvuorojen kanssa. On esimerkiksi mielenkiintoista, että vaikka puheiden välillä on kulunut aikaa 19 vuotta, niin sekä edustaja Kankaanniemi, että edustaja Vistbacka pitävät kumpikin käytännössä yksin vihreitä syypäänä ilmastopolitiikan toteuttamiseen (Eduskunta 2000c, 3411 & Eduskunta 2019d, 18). Kokonaisuudessaan väitän, että ilmastopolitiikan kritisoimisen ja toissijaiseksi priorisoimisen taustalla ovat vuodesta riippumatta etenkin ajatukset ilmastopoliittisten toimenpiteiden hyödyttömyydestä tai toimenpiteiden aiheuttamista negatiivisista vaikutuksista.

4.2.3 Suomen maantiede ja sääolosuhteet

Seuraavaksi tarkastelen puheissa esiintyneitä maantieteellisiin asioihin ja sääolosuhteisiin liittyviä argumentteja. Suomen maantiede ja sääolosuhteet nousivat nimittäin paikoin hyvinkin suosituiksi argumenteiksi polttoaineiden hintojen muutosta vaadittaessa tai vastustettaessa. Tässä kategoriassa selkeästi yleisintä on vetoaminen Suomen kylmään ilmastoon, pitkiin liikkumisetäisyyksiin, sekä pieneen väestötiheyteen,

jotka esiintyvät toistuvasti useiden kansanedustajien retoriikassa. Etenen jälleen tarkastelussa kronologisesti aloittaen vuoden 2000 täysistunnosta.

Vuonna 2000 tämä aihe on ollut erityisen suosittu. Esimerkiksi edustaja Korkea-oja (kesk.) haluaa muutosta polttoaineiden hintatasoihin vetoamalla pitkiin kuljetusestäisyyksiin, harvaan asutukseen ja korkeisiin lämmityskustannuksiin (Eduskunta 2000c, 3392). Hän jatkaa myös hieman myöhemmin samalla aiheella toteamalla *"Hallitus ei näytä oivaltavan, että pitkien etäisyyksien ja kylmän ilmaston Suomessa jyrkällä polttoaineiden hinnannousulla on erittäin kielteiset vaikutukset niin kansalaisten arkielämään kuin koko kansantalouteenkin"*, sekä *"...meillä öljykysymys on monesta kansallisesta syystä vielä paljon ongelmallisempi, on pitkät etäisyydet, kylmä talvi jne.?"* (mt., 3394 & 3417). Puoluekollega Pekkarinen (kesk.) argumentoi lähes identtiseen tapaan polttoaineiden hintatasojen alentamisen puolesta vetoamalla siihen, että *"Suomi on harvaanasuttu, pitkien kuljetusestäisyyksien maa"* ja hetkeä myöhemmin, että *"Suomi on myös kylmä pohjoinen maa"* (mt., 3397–3398).

Vasemmistoliiton edustaja Tiusanen jatkaa samaa argumenttia olemalla huolissaan polttoaineiden hintatasojen aiheuttamista kustannuksista ja hän toteaa myös, että *"Suomi on pitkien etäisyyksien lisäksi kylmä maa asua"* (Eduskunta 2000c, 3402), kun taas edustaja Kärkkäinen (skl.) on huolissaan kuljetusalan tilasta ja toteaa, että *"Suomessa on polttoaineiden määrä korkeampi kuin keskimäärin Euroopan maissa, vaikka meillä on pitkät etäisyydet, kylmä ilmasto..."* (mt., 3408). Edustaja Kuisma (rem.) toteaa puolestaan puhuessaan yhteiskunnan kuljetuskustannuksista, että *"Harva asutus ja pitkät etäisyydet sen aiheuttavat"* (mt., 3413). Tällaiset vetoamukset jatkuvat aina keskustelun loppuun saakka, ja lopussa muun muassa kokoomuksen edustaja Esko Kurvinen käyttää käytännössä identtistä kieltä verrattuna muihin toteamalla, että *"onhan maassamme huomattavasti pitemmät kuljetusmatkat ja kylmemmät talvet kuin muualla Euroopassa"* (mt., 3463).

Koska perusargumentit ovat hyvin pitkälti samoja kaikissa esimerkeissä, niin suurinta osaa voi käsitellä yhdessä. Mielestäni kaikkia edellä mainittuja puheita voi tulkita välittömän vaaran argumentin kautta. Tämä tulkinta syntyy samaan tapaan kuin analyysin ensimmäisessä luvussa (4.2.1) eli siitä, että polttoaineiden hintoihin olisi tehtävä muutos niiden alentamiseksi, koska muuten kriitikoiden mukaan hinnoista aiheutuu yhteiskunnan osa-alueille merkittäviä riskitekijöitä, kuten massiivisia taloudellisia kustannuksia. Kun laajennetaan tulkintaa Suomen kylmyyteen ja pitkiin etäisyyksiin, niin voidaan todeta, että ne ovat niitä tekijöitä, joiden vuoksi esitetyt uhkakuvat ja vaarat toteutuvat, mikäli polttoaineiden hintojen laskemiseksi ei tehdä toimenpiteitä.

Seuraavassa pitkiin välimatkoihin vetoamisen esimerkissä kokoomuksen edustaja Lasse Virén vetoaa puheessaan korkeista polttoaineiden hinnoista aiheutuviin kohtuuttomiin kustannuksiin (Eduskunta 2000c, 3433–3435).

”Mutta siinä vaiheessa, kun mietitään Suomea, Suomen erityispiirteitä, pitkiä välimatkoja, hajallaan olevaa asutusta ja ihmisten ja tavaroiden liikkumista pitkin maata, en ymmärrä, miten meillä täällä kotikentällä voidaan harrastaa näin kovaa politiikkaa.” (Eduskunta 2000c, 3433)

”...ja mikä oleellista, dieselin, bensiinin ja kevyen polttoöljyn taloudellinen merkitys on Suomen oloissa aivan toisenlainen kuin esimerkiksi Saksassa tai Ranskassa. Otetaan muutama esimerkki. Ensinnäkin välimatkat Suomessa ja Suomesta ovat toista luokkaa kuin Keski-Euroopassa eli dieseliä palaa kuorma-autossa väkisinkin enemmän.” (Eduskunta 2000c, 3433–3434)

Virénin puheesta voidaan selkeästi havaita, kuinka hänen mukaansa polttoainekustannukset tulisivat olla matalammat, koska Suomessa on pitkät välimatkat, jotka aiheuttavat paljon kustannuksia. Eli tulkitsemme Virénin argumenttia samaan tapaan välittömän vaaran argumentin mukaisesti, koska tässäkin argumentissa perusajatuksena on, että korkeiden hintojen taloudelliset vaikutukset ovat Suomen erityisolosuhteiden takia niin kohtuuttomat, että sen vuoksi hintoja ja kustannuksia olisi alennettava.

Edustaja Vistbackan (ps.) voi puolestaan tulkita hyödyntävän useampaa argumenttia vedotessaan Suomen maantieteeseen. Ensin Vistbacka muun muassa kritisoi polttoaineiden korkeita hintoja ja haluaa alentaa niitä, koska Suomessa on pitkät välimatkat, jonka vuoksi autoa on lähes pakko käyttää (Eduskunta 2000c, 3410–3411). Tämän voi vielä tulkita välitön vaara argumentin mukaisesti, sillä argumentin mukaan polttoaineen hinnoista koituu suurimmalle osalle kohtuuttomia kustannuksia ainoaan tapaan liikkua paikasta toiseen. Tulkitsemme kuitenkin Vistbackan käyttävän monista muista poiketen myös päinvastaiset vaikutukset argumenttia.

”Bensiinin verotus Suomessa tulisi saattaa eurooppalaisen keskitason alapuolelle johtuen edellä esiin nostamistani pitkistä välimatkoista ja julkisen liikenteen verkon harvenemisestä. Nykyinen järjettömän korkea polttonesteiden hinta on tehokkainta mahdollista maaseudun tyhjennys- ja asutuskeskusten täyttöpoltiikkaa, koska ihmisten on pakko hakeutua asutuskeskuksiin liikkumisen ollessa kohtuuttoman kallista. Tämä epäterve kehitys on myös huonoa ympäristöpolitiikkaa, vaikka vihreiden taannoiset ajatukset ja unelmat korkeasta bensiiniverosta ovat pitkälti toteutuneet ja lopullinen noin 10 markan litrahintatavoite on lähestymässä.” (Eduskunta 2000c, 3411)

Tulkintani päinvastaiset vaikutukset argumentista syntyvät huonoon ympäristöpolitiikkaan viittaamisesta, joka antaa koko kommentista sellaisen vaikutelman, että koska Suomen sisäiset etäisyydet ovat pitkiä, niin polttoaineiden korkea hinta ei ole toimivaa ilmastopolitiikkaa, vaan päinvastoin korkea polttoaineen hinta huonontaa ilmastopolitiikan toimivuutta. Varsinaisia perusteita Vistbacka ei juuri väitteelleen esitä, mutta etenkin viittauksella vihreisiin korostuu tulkintani siitä, että pitkien etäisyyksien takia korkeilla polttoaineiden hinnoilla on päinvastaisia vaikutuksia kuin mitä jotkut muut ovat ehdottaneet.

Sääolosuhteisiin ja Suomen maantieteeseen viittaavien puheenvuorojen esiintyvyydestä voin todeta, että kansanedustajat vaikuttavat suurimmilta osin yhdenmielisiltä näiden erikoisolosuhteiden vaikutuksesta polttoaineiden käyttämiseen. Puheista ei ole juurikaan havaittavissa argumentteja, jossa Suomen ilmastoon ja välimatkojen pituuteen viitattaisiin muunlaisissa konteksteissa kuin mitä edellä on esitetty. Toki nyansseissa on jonkin verran eroja, kuten esimerkiksi edustaja Korkeaon (kesk.) viittauksissa, jossa kylmän ilmaston ja pitkien välimatkojen vuoksi koko kansantalous kärsii, kun taas esimerkiksi edustaja Kummola (kok.) vetoaa pitkiin välimatkoihin lähinnä ollessaan huolissaan polttoaineiden hintojen vaikutuksesta kuljetusalan kilpailukykyyn (Eduskunta 2000c, 3394 & 3401). Toisaalta kun tarkastellaan näiden argumenttien esiintyvyyttä koko keskustelun aikana, niin huomataan, että edustajat vetoavat ilmastoon ja välimatkoihin yhä uudelleen ja uudelleen, vaikka niihin vedotaan jo keskustelun alkuvaiheessa lähes jokaisen puolueen taholta. Toki keskustelun edetessä viittaukset vähenevät, mutta viittauksia kuitenkin on myös keskustelun loppupuolella (katso mt., 3444, 3449, 3451 & 3463). Ilmiö on mielestäni mielenkiintoinen etenkin sen vuoksi, että periaatteessa luulisi, että jos edustajien on tarkoitus puhua keskustelussa toisilleen, niin tämä argumentti kävisi selväksi kaikille hieman vähemmälläkin toistolla. Totean kuitenkin vielä, että näiden argumenttien käyttämisessä kunnostautuvat eritoten keskustan edustajat, kun jo mainittujen lisäksi muun muassa edustajat Maria Kaisa Aula, (mt., 3419 & 3432), Mirja Ryyänen (mt., 3425, 3450 – 3451), Pekka Nousiainen (mt., 3456) ja Eero Lämsä (mt., 3457) viittaavat pitkiin välimatkoihin tai kylmään ilmastoon.

Ainoastaan edustaja Ulla Anttila (vihr.) tekee joukkoon poikkeuksen kyseenalaistamalla osin väitteet pitkistä välimatkoista. Anttila nimittäin sivuaa puheessaan kollegansa aiemmin pitämää puheenvuoroa, jonka mukaan noin neljällä prosentilla suomalaisista työmatkan pituus pidempi kuin kolmekymmentä kilometriä. (Eduskunta 2000c, 3407). Eli Anttila pyrkii kumoamaan pitkiin välimatkoihin vetoajien argumentteja hyödyttömyys argumentin mukaisesti, koska polttoaineiden hintojen alentaminen pitkien välimatkojen vuoksi muuttuu hyödyttömäksi argumentiksi, mikäli näin ei todellisuudessa ole, eikä polttoaineiden hintojen alentamisesta saataisi tällöin juurikaan haluttuja hyötyjä. Toisaalta Anttilan viittaus koskee vain työmatkojen pituutta, jolloin monet välimatkat jäävät kontekstista pois, eli Anttilan niin sanottu vastaväite soveltuu mielestäni vain osittain pitkien välimatkojen argumentin kumoamiseen.

Pitkiin välimatkoihin ja kylmään ilmastoon vetoamisen tarkastelu on myös erittäin mielenkiintoista siksi, että näitä argumentteja käytetään monen puolueen toimesta riippumatta hallitus – oppositio -jaosta. Esimerkiksi edustaja Tiusanen (vas.) kantaa huolta korkeiden hintojen vaikutuksista välittömän vaaran argumentin mukaisesti ja vetoaa muun muassa Suomen välimatkoihin ja kylmyyteen, mutta hän ei

yhdy monien muiden näkemyksiin hintojen alentamisen keinoista (Eduskunta 2000c, 3402 – 3404). Kun monet edustajat, kuten esimerkiksi Korkea-osaaja (kesk.) (mt., 3394) ja Pekkarinen (kesk.) (mt., 3398) haluavat toteuttaa muutoksen polttoaineiden verotusta alentamalla, niin Tiusanen pitää näitä ehdotuksia toteuttamiskelvottomina, koska hänen mielestään verojen alentamisella ei voida taata mitään positiivisia vaikutuksia hintoihin (mt., 3403). Eli vaikka Tiusanen on yhtä lailla huolissaan polttoaineiden hintojen aiheuttamista vaikutuksista, niin hän näkee verotuksen alentamisen hyödyttömyys argumentin näkökulmasta. Verotuksen alentamiseen Tiusanen kanssa samaan tapaan suhtautuvat myös muun muassa edustajat Wideroos (r.) (mt., 3405), Anttila (vihr.) (mt., 3406). Pääministeri Lipponen (sd.) ja valtiovarainministeri Niinistö (kok.) näkevät puolestaan verotuksen alentamisen ehdotukset päinvastaiset vaikutukset argumentin kautta, sillä heidän mukaansa verotuksen alentamisella ei saada aikaan positiivisia vaikutuksia, vaan sen sijaan se aiheuttaisi entistä suurempia negatiivisia vaikutuksia (mt., 3421 – 3422 & 3424). Tässä kohtaa esiin vaikuttaisi nousevan hallitus – oppositio -jako, sillä kaikki esimerkeissä mainitut edustajat tulevat hallituspuolueista.

Maantieteellisten olosuhteiden osalta keskustelusta nousee myös jonkin verran esiin argumentteja, joissa polttoaineiden hintakeskustelu sidotaan vahvasti aluepolitiikkaan. Esimerkiksi edustaja Unto Valpas (vas.) ehdottaa alueellisia polttoaineiden veronkevennyksiä, sillä se olisi ”hyvää aluepolitiikkaa” (Eduskunta 2000c, 3425). Samaa tapaan edustaja Löv (r.) haluaisi puuttua polttoaineiden hintoihin aluepolitiikan avulla siten, että polttoaineiden hintoja suhteutettaisiin alueiden mukaan (mt., 3445). Lisäksi esimerkiksi useat keskustan edustajat, kuten muun muassa edustajat Aho (mt., 3452), Leppä (mt., 3454 – 3455) ja Lämsä (mt., 3457) vaativat kaikki käytännössä tasatarvoisen aluepolitiikan toteuttamista. Toisaalta hallituspuolueiden edustajat taas puolestaan kritisoivat aika ajoin edustajien aluepoliittisia esityksiä ja viittaavat keskustelun tavoitteena olevan kunnallisvaalipolitiikan harjoittaminen (esimerkiksi mt., 3420, 3427 & 3442). Joka tapauksessa tässä näkyy hyvin, kuinka useat edustajat hakevat maantieteeseen vedoten ratkaisuja, joilla taloudelliset kustannukset jakaantuisivat tasa-arvoisemmin, eli maantiede huomioimalla voitaisiin hillitä polttoaineiden hinnoista koituvia riskejä ja kustannuksia.

Poikkeuksista huolimatta voin todeta, että monet edustajat vaikuttaisivat olevan samaa mieltä siitä, että Suomessa tulisi olla kohtuulliset polttoaineiden hinnat monilta osin siksi, koska Suomessa liikkumismatkat ovat pitkiä ja sääolosuhteetkin ovat haasteelliset. Koska näitä viittauksia esiintyy niin paljon, niin oletan, ettei ole käynyt aivan sattumalta niin, että monet puolueiden edustajista käyttävät lähes identtistä retoriikkaa. Edellä esiintyneiden argumenttien mukainen tulkinta on kuitenkin tässä kontekstissa osin haasteellista, sillä näiltä osin sekä hallitus-, että oppositio puolueet harjoittavat samankaltaista retoriikkaa, jolloin on se, että kuka vastustaa mitään toimia ja kuka ajaa muutosta, on välillä melko monitulkintaista. Selväksi on kuitenkin tullut se,

että suurin osa haluaa, enemmän tai vähemmän, alentaa polttoaineiden korkeita hintoja Suomen maantieteellisten olosuhteiden ja sääolosuhteiden takia, sillä jos mitään ei tehdä, niin osin näistä syistä korkeista hinnoista koituu kohtuuttomia taloudellisia kustannuksia. Eli tässäkin aihealueessa palataan jälleen talouteen niin sanotusti sanelevana tekijänä, jossa Suomen tulisi siis olla polttoaineiden hintojen suhteen erityis-asemassa jopa muihin maihin nähden, jotta taloudelliset kulut pysyisivät kohtuullisina.

Ilmastopolitiikan kannalta tilanne on erittäin mielenkiintoinen, sillä käytännössä kansanedustajien argumentit voisi tulkita myös siten, että koska Suomessa on useita erityisolosuhteita, niin Suomessa ei tarvitse panostaa samalla tavalla ilmastopoliittisiin aspekteihin esimerkiksi tieliikenteen suhteen, mikäli taloudelliset kustannukset kohoavat liian suuriksi. Haluan vielä tämän aiheen lopuksi nostaa esiin sen seikan, että mikä oikeastaan on pitkien välimatkojen ja kylmän ilmaston määritelmä, ja missä menee se raja, jolloin polttoaineiden hintojen korkeuteen voidaan käyttää tällaista argumenttia. Puheista voisi päätellä, että vertaus koskee etenkin Keski-Euroopan maita (katso Eduskunta 2000c, 3444, 3457, 3463). Näitä asioita voi katsoa myös tilastollisen tarkastelun kautta. Esimerkiksi etäisyyksien tarkastelu osoittaa, että esimerkiksi tämänhetkisten EU:n jäsenmaiden kokonaispinta-alojen tarkastelussa Suomi on viidenneksi suurin maa, ja Suomen kokoluokkaa suhteellisen lähellä on vielä kaksi maata (The World Bank Group n.d.a). Koko maailman mittakaavassa Suomen pinta-ala isompia maita on puolestaan useita kymmeniä (The World Bank Group n.d.b). Jos taas tutkitaan asiaa väestötiheyden perspektiivistä, niin Suomen väestötiheys on ollut esimerkiksi vuonna 2000 EU:n jäsenmaiden pienin (The World Bank Group n.d.c).

Kappale osoittaa vuoden 2000 osalta selkeästi sen, että monien päätöksentekijöiden mielestä niin sanotut erityisolosuhteet oikeuttavat tiettyihin oikeuksiin, jotka tässä tapauksessa ovat polttoaineiden kohtuulliset tai alhaiset hinnat. Ilmastopolitiikan kannalta katsottuna voidaan miettiä, onko niin, että valtiot voivat joustaa esimerkiksi mahdollisista päästövähennystavoitteista, jos valtiossa on joitain erityisolosuhteita, kuten pitkät välimatkat ja kylmä ilmasto, joiden vuoksi ilmastoystävälliset toimet saattavat olla keskimääräistä kalliimpia. Suomen tapauksessa eduskunnassa vaikuttaisi ainakin olevan tällaisia mielipiteitä. Monet asiat jäivät kuitenkin avoimiksi ja määrittelemättä, kuten esimerkiksi se, että milloin kustannukset ovat kohtuuttomat ja missä menee hintatasojen raja, jolloin hintoja tulisi alentaa. Avoimeksi jää myös se, että milloin voidaan puhua erityisolosuhteiden olemassaolosta, kuten pitkistä välimatkoista ja milloin ne oikeuttavat niin sanottuihin erikoisoikeuksiin. Kuitenkin esimerkiksi Ruotsissa, jota voitaneen pitää Suomen osalta suhteellisen hyvänä verrokina välimatkojen ja ilmaston suhteen, ponnistelut ilmastopolitiikan edistämiseksi olivat jo 1990-luvulla melko merkittäviä suhteellisen samantapaisista erityisolosuhteista huolimatta (Zannakis 2015, 224 – 228).

Tämän aiheen osalta lähtökohdat vuoden 2019 täysistuntokeskusteluun ovat siinä mielessä samanlaiset, ettei etenäkään Suomen pinta-alassa, mutta myöskään väestön lukumäärässä ole tapahtunut juurikaan muutoksia. Toisaalta oletan, että viimeistään tässä kohtaa kansanedustajien tiedossa on ollut tieteellisen tutkimustiedon osoittamat tiedot ja arviot Suomen ilmaston muuttumisesta lämpenevään suuntaan kaikkien vuodenaikojen osalta (esimerkiksi Ruosteenoja ym. 2013, 67). Aihe on ollut kuitenkin vahvasti esillä valtiotason asiakirjoja myöten, sillä esimerkiksi vuoden 2017 valtioneuvoston selonteosta kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta löytyy sanatarkka kirjaus siitä, että muun muassa Suomen kylmä ilmasto ja pitkät kuljetusetäisyydet on otettava huomioon strategiassa (Huttunen toim. 2017, 14). Keskustelun yleinen tarkastelu osoittaakin, että Suomen maantieteeseen ja sääolosuhteisiin vetoaminen on vahvasti läsnä myös vuonna 2019 useiden kansanedustajien puheissa (esimerkiksi Eduskunta 2019d, 2, 4, 6, 8, 16 & 18). Useimmiten maantieteeseen ja sääolosuhteisiin vetoavat argumentit liittyvät polttoaineverotuksen kritiikkiin. Esimerkiksi edustaja Johanna Ojala-Niemelä (sd.) ei näe polttoaineverojen korotuksia täysin kriittisestä näkökulmasta, mutta hän suhtautuu niihin kuitenkin osin kriittisesti maantieteen takia (mt., 2).

”...mutta täytyy sanoa, että kun tulee tuolta harvaan asutulta alueelta, niin kyllä tämä pikusen hiertää kivenä kengässä. Ongelmallisena voidaan pitää juurikin sitä, että veronkorotus kohdistuu raskaammin pienituloisiin ja syrjäseudulla asuviin autoilijoihin.” (Eduskunta 2019d, 2)

Eli vaikka Ojala-Niemelä ei ilmeisemmin varsinaisesti vastusta muutosta, niin hän on huolissaan riski argumentin toteutumisesta, sillä polttoaineiden veronkorotuksista saattaa koitua suuria kustannuksia harvaan asuttujen alueiden asukkaille. Ojala-Niemelä käyttää myös mielenkiintoisesti argumentissaan omaan syntyperäänsä argumentin vakuuttavuutta lisäävänä elementtinä, sillä hän kuvaa selkeästi ymmärtävänsä harvaan asutuilla alueilla asuvien ihmisten polttoainekuluja, koska hän on itsekin sellaisella alueella kasvanut. Koko aiheesta puhuminen saattaakin periaatteessa olla sidonnainen Ojala-Niemelän edustamaan alueeseen, sillä Norjan parlamentista on tutkittu, että edustajien vaalipiireillä voi olla vaikutusta siihen, miten he puhuvat parlamentissa tietyistä aiheista (Finseraas, Høyland & Søyland 2021). Kuitenkin koska Ojala-Niemelä korostaa myös puheessaan (Eduskunta 2019d, 2) liikenteen kustannusten alueellista huomioimista, niin näen, että hänelle tämänkaltaiset muutokset ovat hyväksyttäviä, mikäli niitä toteutetaan maantieteelliset seikat huomioon ottaen. Mielestäni tätä näkökulmaa vahvistaa Ojala-Niemelän myöhemmin pitämä puheenvuoro, jossa hän selkeästi kannattaa esimerkiksi liikennesektorin päästövähennyksiä, kunhan niiden toteutus tapahtuu sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla (mt., 16–17).

Käyn seuraavaksi läpi muutaman esimerkin, joissa vedotaan maantieteeseen ja sääolosuhteisiin polttoaineiden verotuksen korottamista kritisoitaessa. Edustaja Kankaanniemi (ps.) käyttää useammassa puheenvuorossaan yhtenä perusteena polttoaineiden veronkorotuksien kritisoimiselle Suomen asukastiheyttä ja sääolosuhteita (Eduskunta 2019d, 4, 18 & 21).

”Eli perussuomalaiset eivät hyväksy sitä, että järjettömän ilmastopolitiikan takia – globaalien päästöjen leikkaamiseksi 0,14 prosentilla eli runsaalla promililla – suomalainen autoilija, suomalainen asuja kylmässä maassa, yrittäjä tai ruoka pannaan maksettavaksi näillä perusteilla, ilmastopolitiikan perusteilla.” (Eduskunta 2019d, 4)

”Edustaja Ojala-Niemelä oli oikeassa siinä, kun hän katseli tätä sydänverellä, miten tämä kohtelee Lapissa ja muualla maaseudun ihmisiä.” (Eduskunta 2019d, 4)

”Esimerkiksi Helsingin olisi syytä jo lopettaa kivihiilen poltto. No, nyt määrättiin, että se lailla loppuu vuoden 29 huhtikuun loppuun, mutta onhan se nyt kohtuutonta, että pihti-putaanmummo pannaan maksamaan lisää, mutta helsinkiläiset vain polttavat tuontikivihiiltä ja saastuttavat sillä.” (Eduskunta 2019d, 18)

Yllä olevat Kankaanniemen sitaatit sisältävät selkeästi hyödyttömyys ja riski argumenttien elementtejä, sillä viittauksissa nähdään esimerkiksi selkeästi, kuinka polttoaineiden veronkorotukset olisivat ilmastopoliittisesti vain hyödyttömiä, jonka lisäksi muutoksesta koituisi kohtuuttomia kustannuksia Suomen sääolosuhteiden ja kuljetusetäisyyksien vuoksi. Kankaanniemi lähestyy aihetta myös mielenkiintoisesti toisen kansanedustajan kautta viittaamalla edustaja Ojala-Niemelän (sd.) käyttäneen termiä ”sydänverellä”, eli ikään kuin Kankaanniemen lisäksi myös hallituspuolueen edustaja näkee veronkorotusten vaikutukset harvaan asutuilla seuduilla hyvin dramaattisiksi. Tämän sitaatin osalta ongelmana on kuitenkin se, että vaikka Ojala-Niemelä olikin huolissaan harvaan asuttujen alueiden asukkaiden kohtaamista kustannuksista, niin mitään termiä ”sydänverellä” ei tästä täysistuntokeskustelusta Ojala-Niemelän puheista löydy. Eli vaikuttaa siltä, että Kankaanniemi on ottanut itselleen tulkinnanvapauden Ojala-Niemelän kommentteista. Viimeinen Kankaanniemen sitaateista on puolestaan mielenkiintoinen siksi, että siinä hyödyttömyys- ja riski argumentit sekoittuvat hyvin vahvasti. Tulkintani koostuu siitä, että helsinkiläisille polttoaineverojen korotukset eivät välttämättä aiheuta suuria kustannuksia asukastiheyden ja lyhyiden välimatkojen vuoksi, jonka lisäksi kaupunki aiheuttaa ilmastolle haitallisia päästöjä kivihiilen kautta, kun taas maaseudulle aiheutetaan merkittäviä kustannuksia ilman, että muutoksella olisi edes juuri minkäänlaista merkitystä ilmastomuutoksen kannalta.

Kankaanniemen lisäksi myös edustajat Savio (ps.) ja Vestman (kok.) vetoavat argumentoinnissaan pitkiin välimatkoihin riski argumentin mukaisesti (Eduskunta 2019d, 4 & 6). Edustaja Savio toteaa esimerkiksi, että ”...ihmettelen tätä lakiesitystä Suomen kaltaisessa pitkien etäisyyksien harvaan asutussa maassa” ja hän vastustaa verojen ko-

rotuksia juuri pitkien välimatkojen vuoksi, koska niistä koituu liikaa negatiivisia vaikutuksia (mt., 4). Edustaja Vestman puolestaan käyttää pitkiä välimatkoja hieman erilaisessa kontekstissa.

”Autoilu on myös tasa-arvoa meidän pitkien välimatkojen maassamme. Se mahdollistaa asumisen myös keskustojen ulkopuolella, suurten kaupunkien ulkopuolella. Nyt ihmettelenkin, miksi keskusta haluaa heikentää näitä edellytyksiä tällä historiallisella polttoaineveron kertakorotuksella, joka meillä on käsittelyssä.” (Eduskunta 2019d, 6)

Tulkitsen Vestmanin argumenttia riski argumentin kautta, koska polttoaineiden verotuksen korottaminen aiheuttaisi selkeästi merkittäviä negatiivisia vaikutuksia, kuten tasa-arvon heikkeneminen ja kaupunkien ulkopuolella asumisen mahdollisuuksien heikkeneminen, joiden vuoksi muutosta ei tulisi toteuttaa. Tulkinta vahvistuu myös sen vuoksi, että hän vetoaa myöhemmin samassa puheessa useisiin aloihin, joille koituisi muutoksesta merkittäviä kustannuksia juuri Suomen pitkien välimatkojen vuoksi (Eduskunta 2019d, 6). Toisaalta näen Vestmanin tasa-arvoon viittaavassa argumentissa päinvastaiset vaikutukset argumentin piirteitä, koska esimerkiksi Antti Rinteen hallitusohjelmassa tasa-arvo on hyvin keskeisessä osassa (Valtioneuvosto 2019). Eli mikäli polttoaineiden verotuksen kiristäminen johtaisi tasa-arvon heikkeneemiseen, niin olisi se todennäköisesti tiedostamaton päinvastainen vaikutus.

Tarkastelen vielä edustaja Kontulan (vas.) puheenvuoroa, jossa hän perustelee polttoaineiden verojen kiristämisen tarpeellisuutta muun muassa välimatkojen kautta (Eduskunta 2019d, 12).

”...meillä on tässä maassa ihan valtavasti jo nyt niitä ihan tavallisia perheitä, joissa lapsiperhe-elämää eletään ihan tavallisesti ilman autoa – itsekkin olen kolme lasta kasvattanut ihan ilman autoa – ja että kolmasosa meillä autolla tehtävistä matkoista on pituudeltaan alle kolme kilometriä. Meillä on siis varaa erilaisiin toimenpiteisiin, joilla vähennetään autoilua ilman, että se kohdistuu niille alueille, joissa auto on ainoa kulkuväline ja joissa matkat yleensä ovat pitkiä.” (Eduskunta 2019d, 12)

Tulkitsen Kontulan argumentteja synergisen illuusion argumentin kautta, sillä hän näkee selkeästi, että polttoaineiden veronkorotukset on mahdollista toteuttaa toimivalla tavalla ilman, että niistä koituu riski argumentin mukaisia merkittäviä negatiivisia vaikutuksia. Eli muutos ei häiritse olemassa olevia järjestelmiä, kun muutokset tehdään olemassa olevat tilanteet, kuten ihmisten asuinsijainnit huomioon ottaen. Tämän lisäksi Kontulan puheesta voi havaita saman elementin kuin hieman aiemmasta Ojala-Niemelän puheesta (Eduskunta 2019d, 2), eli niin sanotun kokemusasiantuntijuuden käyttämisen argumentin vakuuttavuutta lisäävänä tekijänä. Kontula kuitenkin osoittaa, että lapsiperheet voivat kyllä pärjätä täysin hyvin ilman auton käyttöä, sillä onhan hänellä itsekkin kokemusta siitä.

Vuoden 2019 täysistuntokeskustelun tarkastelu ja vertailu vuoteen 2000 osoittaa selkeästi, että Suomen erikoisolosuhteet ovat niin ilmaston, välimatkojen kuin asukas-

tiheyden suhteen selkeitä argumentoinnin kestoosuosikkeja polttoaineiden hintakeskusteluissa. Käytännössä yhdeksäntoista vuoden ajanjaksolla monien kansanedustajien ajatusmalli on pysynyt samanlaisena, eli Suomessa ja suomalaisilla on tietyt erityisolosuhteet, jonka vuoksi polttoaineiden hintojen tulee olla kohtuullisilla tasoilla, eikä liikkumisen edellytyksiä saa juurikaan heikentää. Polttoaineiden käytöstä ei saisi siis koitua liian suuria taloudellisia kustannuksia. Toisaalta kummassakaan keskustelussa ei määritellä mikä tarkalleen ottaen on kohtuullinen hinta polttoaineesta ja kuinka suuri osuus polttoaineella saa olla ihmisen ostovoimasta. Yhtäläisyydet keskusteluiden välillä jatkuvat myös monilta muilta osin, sillä esimerkiksi kummastakin täysistuntokeskustelusta löytyi puheenvuoro, joissa kumottiin osin väitteitä pitkistä välimatkoista, jonka lisäksi kummassakin keskustelussa erityisolosuhteisiin vedotaan hallitus – oppositio -jaosta riippumatta, joskin opposition rooli on molemmissa suurempi.

4.2.4 Tieliikenteen merkitys

Syvennän tutkimuksen ilmastopoliittista perspektiiviä perehtymällä vielä hieman tarkemmin tieliikenteen ilmastopoliittiseen merkitykseen täysistuntokeskusteluissa. Tieliikenne on tullut jo hieman esille aiemmissa kappaleissa, mutta tarkastelen aihetta vielä kokonaisuutena ja hieman lähemmin, jotta ilmastopoliittinen tarkastelu ei ole täysin yleistasolle keskittyvää.

Vuoden 2000 täysistuntokeskustelun osalta on jo tullut tähän mennessä selkeästi esille, että tieliikenteen merkitys on monille kansanedustajille äärimmäisen suuri ja tieliikenne on yksi keskeisimmistä aiheista muutosta polttoaineiden korkeisiin hintatasoihin haluavien argumentoinnissa. Vuoden 2000 keskustelussa autoilu nähdään monien edustajien mielissä lähes perustavanlaatuisena ihmisoikeutena ja yhteiskunnan ylläpidon edellytyksenä, jonka vuoksi autoilun on oltava vähintäänkin kohtuuhintaista (esimerkiksi Eduskunta 2000c, 3410 – 3412, 3412 – 3414, 3451 & 3458 – 3459). Kohtuuhintaisen polttoaineen tarvetta perustellaan etenkin pitkillä välimatkoilla (katso kappale 4.2.3), jonka lisäksi kallis polttoaine ajaisi muun muassa kuljetusyrityksiä konkurssiin ja vaikeuttaisi henkilöauton käyttäjien elämää merkittävästi (esimerkiksi mt., 3393, 3398, 3405 – 3406, 3411, 3432, 3433 – 3434, 3436 & 3444 – 3445).

Tieliikenteen vieminen ilmastomyönteisempään suuntaan saa myös osaltaan vuonna 2000 kannatusta, mutta joidenkin edustajien mielestä tämä on tulevaisuuden suuntaus, eikä liity varsinaisesti nykyhetkeen. Esimerkiksi edustaja Aula (kesk.) kannattaa kyllä tieliikenteen kehittämistä ilmastomyönteisempään suuntaan, mutta samalla hän kuitenkin haluaa alentaa polttoaineiden korkeita hintoja, koska suomalaiset kärsivät niistä, eikä ole parempiakaan vaihtoehtoja liikkumiseksi ole ilmastonäkökulmasta katsottuna (Eduskunta 2000c, 3431 – 3433). Eli Aula on siis hyödyttömyys ar-

gumentin mukaisesti sitä mieltä, että on hyödytöntä yrittää nyt edistää ilmastopoliitikkaa tieliikenteen osalta, kun tarjolla ei ole mitään parempia vaihtoehtoja. Aulan puheenvuorosta löytyy myös muitakin mielenkiintoisia pointteja.

”Tutkimustyötä on suunnattava öljyn vaihtoehtoihin ja myöskin entistä vähemmän polttoainetta kuluttavien autojen kehittelyyn. Autoteknologian kehitys on kuitenkin liikenteen ympäristövaikutuksien kannalta kaikkein merkittävin asia, ei niinkään välttämättä polttoaineiden kulutus. Myös sähköautojen, biodieselin, etanolin ja muiden biopolttoaineiden käyttöönottoa on nopeutettava.” (Eduskunta 2000c, 3432)

”On mahdollista valita sekä – että-vaihtoehto, jossa alennetaan sekä tuloverotusta että polttoaineverotusta, pidetään kiinni ympäristötavoitteista ja uudistetaan talouden rakennetta vähemmän öljystä riippuvaiseen suuntaan, kehitetään uusia teknologioita, suositetaan kotimaisia polttoaineita...” (Eduskunta 2000c, 3432)

Molempia edustaja Aulan viitteitä voi mielestäni tulkita edelleen hyödyttömyys argumentin näkökulmasta, sillä ensimmäisessä viitteessä autoteknologian kehitystä pidetään tärkeämpänä ilmastopoliitikan kannalta kuin keskittymistä polttoaineiden kulutukseen. Eli ilmastopoliitikan toteuttaminen polttoaineiden korkeampien hintojen kautta lienee siis hyödytöntä, koska on tärkeämpiäkin asioita mihin keskittyä. Polttoaineiden korkeat hinnat ovat lisäksi ilmastopoliitikan kannalta hyödytön toimenpidekeino, koska ilmastotavoitteet voidaan ilmeisesti saavuttaa, vaikka polttoaineiden hinnat olisivatkin alhaisemmat. Toki Aulan puheesta on nähtävillä jo aiemminkin tutkimuksessa ilmennyt seikka, eli ilmastopoliitikan toteuttaminen tapahtuu puheessa jossain määrittelemättömässä tulevaisuudessa. Asiasisällöllisistä asioista nostan vielä esiin Aulan ehdotuksen sähköautojen käyttöönottamisen nopeuttamisesta. Tällaiset tieliikenteen kehitysehdotukset ovat nimittäin kyseisessä täysistuntopöytäkirjassa harvassa, sillä Aulan lisäksi sähköautoiluun viittaa ainoastaan edustaja Anni Sinnemäki (vihr.) (Eduskunta 2000c, 3438).

Kuitenkin edustaja Erkki Kanerva (sd.) päinvastaisesti vastustaa puheenvuorosaan ilmastopoliitikan toteuttamista edustaja Aulan (kesk.) (Eduskunta 2000c, 3438) ehdottaman autokannan uudistamisen osalta.

”Minä olen itse asiassa etsinyt tilaisuutta vastata autokannan uudistamisen hysteriaan. Jokaisen uuden auton tuottaminen syö maailman ehtyviä luonnonvaroja noin 2,5 kertaa sen verran kuin auto elinkaarensa aikana kuluttaa, joten ehdoin tahdoin autokannan uudistaminen ei ole viisasta, luonnollisen poistuman kautta kyllä.” (Eduskunta 2000c, 3438)

Edustaja Kanervan puhetta voi lukea selkeästi päinvastaiset vaikutukset argumentin kautta, koska hänen mukaansa autokannan uudistamisen kiirehtimisellä ei saavuteta ilmastopoliitikan kannalta väitettyjä myönteisiä tuloksia, vaan sen sijaan nopeutettu autokannan uudistaminen vaikuttaa ilmastoon negatiivisesti, eli päinvastoin kuin mitä on ajateltu.

Kokonaisuudessaan vuoden 2000 täysistuntokeskustelun osalta voin todeta, että hyvin monet kansanedustajat näkevät tieliikenteen olevan niin keskeinen osa suomalaisen yhteiskunnan toimintaa, että polttoaineiden hintojen tulisi olla vähintäänkin kohtuullisilla tasoilla, eikä ilmastopolitiikkaa saisi juurikaan toteuttaa, mikäli tieliikenteen kustannukset kasvavat. Toisaalta osa haluaa kehittää tieliikenteen ilmastoystävällisyyttä, mutta sen on tapahduttava joskus myöhemmin, yleensä joko kustannusten tai vaihtoehtojen puuttumisen takia. Toki keskustelusta löytyy myös joitain kansanedustajia, jotka haluavat puhtaasti edistää tieliikenteen muuttamista ilmastoystävällisempään suuntaan. Näitä näkökantoja tulee esille seuraavassa luvussa, jossa käsittelem suoraan ilmastopolitiikkaa kannattavia puheenvuoroja.

Vuoden 2019 täysistuntokeskustelussa tieliikenteen rooli on hieman erilainen vuoteen 2000 verrattuna. Molemmissa tieliikenteen merkitys nähdään äärimmäisen suurena, mutta muutos on tapahtunut selkeästi siinä, että vuoden 2000 täysistuntokeskustelussa polttoaineiden hintakeskusteluun liitettiin monia liikennesektorin ulkopuolisia asioita (katso esimerkiksi luku 4.2.2), kun taas vuonna 2019 keskustelun painopiste on siirtynyt huomattavan paljon tiukemmin liikennesektorin ympärille (Eduskunta 2019d). Tieliikennesektoriin suhtautuminen ei siis ole juurikaan muuttunut ja tieliikenne nähdään myös vuonna 2019 erittäin keskeisenä yhteiskunnan toimivuuden ja elintason ylläpidon edellytyksenä, jonka vuoksi polttoaineiden hintojen tulisi olla laajalti kohtuulliset tai oikeudenmukaiset kaikille (esimerkiksi mt., 2, 4, 6–7, 8, 9–10, 11 & 16). Yksi esimerkki voidaan ottaa edustaja Paula Risikon (kok.) puheenvuorosta (mt., 11).

”Jos lähdetään siitä, mitä tämä tarkoittaa sinne kentälle, niin kyllä tarkoittaa tosi pahoja juttuja esimerkiksi yrittäjille. Tämä on paha myöskin ihan sellaiselle keskivertoperheelle, joka joutuu käyttämään autoa, kun ei siellä meidän alueellamme kerta kaikkiaan ole julkista liikennettä.” (Eduskunta 2019d, 11)

”Meillä on tänä päivänä juuri ollut luennoimassa erittäin asiantunteva henkilö näistä liikennepäästöistä kokoomuksen ryhmälle. Hyvän aika, liikennepäästöt eivät ole Suomessa lainkaan se suurin ongelma...” (Eduskunta 2019d, 11)

Eli tieliikenteen kustannukset eivät saisi nousta, koska siitä koituisi riski argumentin mukaisesti merkittäviä negatiivisia vaikutuksia useille ihmisille. Tulkitsen Risikon jälkimmäisestä sitaatista puolestaan hyödyttömyys argumentin, koska selkeästi muutoksen ilmastomyönteiset vaikutukset olisivat olemattomat etenkin, kun muilta sektoreilta voisi ilmeisesti saada aikaan oikeita vaikutuksia. Toisena esimerkkinä toimii edustaja Vestmanin (kok.) puheenvuoro, jossa hän näkee tieliikenteen roolin niin, että autoilun hyödyt ylittävät siitä aiheutuvat riskit (Eduskunta 2019d, 9).

”...mehän monesti kiinnitämme helposti huomiota vain näihin negatiivisiin ulkoisvaikutuksiin eli päästöihin, mutta autoilulla on myös positiivisia ulkoisvaikutuksia. Se vaikuttaa nimenomaan ihmisten mahdollisuuteen liikkua, päästä töihin, ja sillä on tällä tavalla yhteiskunnalle suuri myönteinen vaikutus.” (Eduskunta 2019d, 9)

Toisaalta tieliikennesektorin kehittäminen ilmastopolitiikan kannalta myönteisempään suuntaan saa samanaikaisesti paljon enemmän kannatusta kuin vuonna 2000 (esimerkiksi Eduskunta 2019d, 12, 13, 16–17, 18 & 20). Varsinaisten keinojen osalta keskustelussa ilmenee kuitenkin jonkin verran erimielisyyttä, sillä esimerkiksi kokoomuksen edustajat Pelkonen ja Vestman eivät kannata polttoaineverotuksen koroittamista, sillä he näkevät sen ilmastopoliittiset vaikutukset hyödyttöminä, mutta sen sijaan he ehdottavat muun muassa autokannan uudistamista yhdeksi ratkaisuksi tieliikenteen päästöjen vähentämiseen (mt., 2, 6 & 10).

Lopuksi totean, että vaikka tieliikennesektoriin liittyvässä argumentoinnissa on tapahtunut ilmastopoliittisesta näkökulmasta jonkin verran myönteistä kehitystä, niin muutokset vuosien ja keskusteluiden välillä ovat kuitenkin melko vähäiset, jos miettään esimerkiksi 2010-luvun aikana asetettuja ilmastopoliittisia tavoitteita tieliikennesektorin suhteen (katso luku 3.3). Onkin mielestäni perusteltua todeta, että taloudelliset tekijät ohjaavat vahvasti kansanedustajien suhtautumista tieliikennesektoriin. Molemmilla keskusteluilla ollaan selkeästi huolissaan tieliikenteen kustannuksista ja niistä koituvista riskeistä, jonka vuoksi ilmastopolitiikan toteuttaminen tieliikennesektorilla ei saa kovinkaan laajaa kannatusta. Lisäksi molemmissa keskusteluissa vaikutetaan olevan myös eri mieltä siitä, millä keinoin ja missä aikataulussa tieliikennettä voitaisiin viedä ilmastoystävällisempään suuntaan.

4.3 Ilmastopolitiikka edellä

Tarkastelen seuraavaksi niitä puheenvuoroja, joissa ilmastopolitiikkaan halutaan suoraan edistää. Luvusta 4.2.2 poiketen tässä kappaleessa tarkastelen niitä puheenvuoroja, joissa ilmastopolitiikka priorisoidaan selkeästi tärkeimmäksi asiaksi ja puheenvuoroja, joihin ei sisälly esimerkiksi suoria vaatimuksia tai huolia polttoaineiden hintojen alentamiseksi ja niin edelleen. Avaan vielä lyhyesti hieman käsitystäni ilmastopolitiikan edistämisestä. Ilmastopolitiikan priorisoiminen niin sanotusti tärkeimmäksi asiaksi tarkoittaa mielestäni sitä, että puhujan argumentin taustalla on esimerkiksi ensisijaisesti ilmastopolitiikan toteuttaminen tai ilmastopolitiikan ja ilmastoso-
pimusten tavoitteiden saavuttaminen. Sen sijaan en lue ilmastopolitiikan edistämiseen argumentteja, joissa esimerkiksi näennäisesti suhtaudutaan ilmastopolitiikkaan myönteisesti, mutta kuitenkin halutaan samalla edistää asioita, jotka eivät ole ilmastopolitiikan toteuttamisen kannalta myönteisiä. Tarkastelen aihetta jälleen aikajärjestyksessä aloittaen vuoden 2000 täysistuntokeskustelusta.

Suomalaista politiikkaa seuraaville ei ole todennäköisesti yllätys, että ilmastopolitiikkaa suoraan kannattavia lausuntoja löytyy eniten vihreiden edustajien puheista. Esimerkiksi edustaja Anttilan (vihr.) yhdessä puheenvuorossa koko lähestymiskulma

polttoaineiden hintatilanteeseen pohjautuu ilmastonmuutoksen ympärille, eikä hintojen taloudellisista vaikutuksista ole kuin muutama maininta (Eduskunta 2000c, 3406 – 3407). Itse asiassa Anttila suoranaisesti vastustaa polttoaineiden hintojen laskemista ja hän yrittää kumota laskemista kannattavien väitteitä erilaisilla argumenteilla. Anttila epäilee esimerkiksi sitä, laskisiko polttoaineverotuksen alentaminen polttoaineiden todellisia hintoja, jonka lisäksi hänen mukaan ”*Koska öljyn rajallisuus on luonnontieteellinen fakta, öljyn hinta ei pitkällä jännteellä laske, mikäli sen kysyntä pysyy nykyisenä tai kasvaa*”. (mt., 3406 – 3407). Tämän lisäksi hän yrittää kumota väitteitä auton välttämättömyydestä viittaamalla puheenvuoroon, jonka mukaan yli kolmenkymmenen kilometrin työmatka koskee vain neljää prosenttia suomalaisista (mt., 3407).

Tulkitsen näitä puheita hyödyttömyys argumentin mukaisesti ja tulkintaani sisältyy kolmesta asiaa. Ensimmäiseksi Anttila näkee selkeästi polttoaineiden hintojen laskemisen osin siten, että olisi hyödyttömiä laskea polttoaineiden verotusta, koska se ei välttämättä johtaisikaan itse hintojen alenemiseen, eli ehdotettu muutos on hyödytön. Toiseksi Anttila osoittaa, että öljyn rajallisuuden vuoksi on hyödyttömiä lähteä laskemaan hintoja, kun niin ei tule kuitenkaan tapahtumaan suuren kysynnän vuoksi. Kolmanneksi Anttila pyrkii osoittamaan, että polttoaineiden hintojen laskemisesta saatavat hyödyt olisivat paikoin olemattomat, kun oikeastaan monenkaan ihmisen työmatka ei ole kovin pitkä. Kuitenkin vaikka Anttilan puheenvuoro keskittyykin lähes kokonaan ilmastopolitiikan ympärille, niin myöskään hän ei varsinaisesti puhu ilmastopolitiikan toteuttamisen konkreettisista aikatauluista, vaan hän esimerkiksi sanoo, että ”*Pitkällä jännteellä ihmiskunnan on pystyttävä siirtymään pois fossiilisten polttoaineiden käytöstä kohti uusiutuvien energiavarojen käyttöä*” (Eduskunta 2000c, 3407). Eli monien muiden edustajien tapaan (katso esimerkiksi luku 4.2.2) myös Anttilalla ilmastopolitiikan toteuttaminen tapahtuu jollain määrittelemättömällä aikavälillä. Toisin sanoen puheesta puuttuu tietynlainen konkretia, jota tällaiselta puheenvuorolta voisi odottaa.

Myös edustaja Anni Sinnemäki (vihr.) pitää samassa täysistunnossa melko samantapaisen puheen kuin edustaja Anttila (vihr.), eli Sinnemäki rakentaa puheensa ilmastonäkökulman ympärille ja vastustaa ehdotusta polttoaineiden hintojen alentamisesta. (Eduskunta 2000c, 3436 – 3438). Hän käyttää myös hyödyttömyys argumenttia vastustuksessaan melko samaan tapaan kuin edustaja Anttila.

”... niin oikeastaan kaikki taloustieteilijät, myös ne, jotka ovat oppositiota lähellä instituutiottensa tai sukulaissuhteittensa takia, olivat sitä mieltä, että polttonesteiden veronalennus ei tulisi toimimaan sillä tavalla, että siitä saisivat hyötyä ne kansalaiset, jotka ovat kärsineet polttonesteitten korkeasta hinnasta. On sellainen vähän roisi sanonta, että jos kusee housuun, se lämmittää hetken. Se ehkä sopii tähän tilanteeseen.” (Eduskunta 2000c, 3437)

Eli Sinnemäen mukaan talouden asiantuntijat ovat todenneet, että polttoaineiden verotuksen alentaminen on hyödyttömiä, koska siitä ei todennäköisesti koituisi mitään positiivisia vaikutuksia suomalaisille. Eli toisin sanoen muutoksella ei saataisi

aikaan mitään todellista muutosta. Sinnemäen voi tulkita yrittävän tuoda hieman kielellisesti epäkorrektilla kansanomaisella vertauskuvallaan esille juuri tätä seikkaa, eli että tässä tapauksessa polttoaineen verotuksen alentamisen vaikutukset olisivat lähinnä kosmeettisia.

Lisäksi Sinnemäen vetoaminen taloustieteilijöiden kommentteihin argumentoinnissaan on erittäin mielenkiintoinen seikka, joka ansaitsee lähempää tarkastelua. Eli Sinnemäki ei tuo argumenttejaan esille niin, että ne olisivat lähtökohtaisesti vain hänen mielipiteitään, vaan myös asiantuntijat ovat tätä mieltä. Sinnemäen kommentti täyttääkin mielestäni Jukka Syväterän (2020, 47 & 49) tieteen ja ontologisen auktoriteetin määritelmät, jossa ideana on yksinkertaistettuna se, että tieteellä on auktoriteetti tiedon tuottajana, jonka lisäksi ontologisessa auktoriteetissa väitetään jotain johonkin tietoon perustuen. Täten tieteen tarjoamaa tietoa voidaan hyödyntää tukemaan omaa argumentointia ja tuomaan vakuuttavuutta puheelle (mt., 51 – 52). Sinnemäki täyttää kriteerit kirokkaasti ja hän vielä viittaa kaikkiin taloustieteilijöihin, jonka lisäksi hän lukee mukaan myös ne, joilla on yhteyksiä oppositioon (Eduskunta 2000c, 3437). Eli Sinnemäki pyrkii osoittamaan, että koko tieteellinen kenttä olisi hänen argumenttinsa takana, eikä edes oppositio voi mennä heidän suosimiensa tieteilijöiden taakse argumentoinnissaan. Toisaalta samanaikaisesti vaikuttaa hieman siltä, että Sinnemäki pyrkii jo ennakkoon tekemään mahdollisista oppositio puolueiden taloustiedeviittauksista vähemmän uskottavia viittaamalla opposition tukemiin instituutioihin ja oppositioedustajien sukulaissuhteisiin (mt., 3437).

Tämän lisäksi Sinnemäki yrittää puolustaa ilmastolähtökohtaista näkemystään ja vastustaa vastustajiensa näkemyksiä tieliikenteestä vetoamalla tutkimustuloksiin.

”Kaksi kolmesta kansalaisesta on sitä mieltä, että poliitikot hahmottavat heidän asenteensa autoilua kohtaan liian myönteisiksi. Kolme neljästä kansalaisesta kannattaa ympäristöystävällisten kulkumuotojen eli joukko- ja kevyen liikenteen suosimista liikennepoliittisin keinoin henkilöautoilun kustannuksella.” (Eduskunta 2000c, 3437)

Sinnemäki pyrkii kommentillaan osoittamaan, että tosiasiasa olisi niin, että suurin osa kansalaisista olisi valmis tukemaan ympäristöystävällistä liikkumista, vaikka se vaikuttaisi negatiivisesti yksityisautoiluun. Hän pyrkii myös hieman myöhemmin seuraavassa puheenvuorossaan luomaan samankaltaisen asettelun toteamalla, että *”...vaikka usein puhutaan, että autoilu on syrjäseuduilla välttämätöntä, niin kuin ilmeisesti onkin, suurin osa automatkoista silti tehdään Pääkaupunkiseudulla...”* (Eduskunta 2000c, 3438). Eli todennäköisesti Sinnemäki viittaa tällä siihen, että monien edustajien argumenteissa (esimerkiksi mt., 3408 – 3410, 3410 – 3411 & 3446) autoilu liitetään etenkin syrjäseutuihin, pitkiin välimatkoihin ja niin edelleen, ja se ei Sinnemäen mukaan sitten pidäkään itse asiassa paikkaansa. Eli tieliikenteen osalta pitäisi mennä enemmän ympäristöystävällisyyttä edellä, koska autoilun määrät ovat huomattavan suuret myös paikoissa, joissa autolla liikkumisen välttämättömyys voidaan kyseenalaistaa.

Näiden Sinnemäen puheiden tulkitsemisessa käy mielestäni ilmi Hirschmanin argumenttien hyödyntämisen ongelmat, sillä näiden Sinnemäen puheiden istuvuus Hirschmanin argumentteihin on melko huonoa. Toki mielestäni puheista löytyy joitain hyödyttömyys argumentin elementtejä, koska Sinnemäki pyrkii periaatteessa osoittamaan polttoaineiden korkeiden hintojen alentamista vaativien väitteitä toimimattomiksi eli hyödyttömiksi, mutta käytännössä Hirschmanin argumenttien mukainen tulkitseminen osoittautuu tässä kohtaa rajoittuneeksi.

Tästä huolimatta luen Sinnemäen puheiden ilmastoviittauksista osittaisia välittömän vaaran argumentin piirteitä. Hän tuo muun muassa esiin, kuinka sovitut päästövähennystavoitteet eivät riitä "*ilmastokatastrofin*" torjumiseen, ja kuinka ilmastonmuutoksen vaikutukset eivät koske vain esimerkiksi eliöiden leviämistä, vaan vaikutuksiin kuuluu myös muun muassa tartuntatautien leviämistä, luonnonkatastrofien yleistymistä ja valtioiden olemassaoloa uhkaavaa vedenpinnan nousua (Eduskunta 2000c, 3437). Eli välittömän vaaran argumentin mukaisesti ilmastopolitiikkaa olisi pakko lähteä muuttamaan ja edistämään, jotta voidaan välttää katastrofaaliset vaikutukset, joita Sinnemäen mukaan tulee, mikäli tarpeellisia toimia ei ryhdytä tekemään. Nostan vielä lopuksi Sinnemäen puheiden osalta esiin ilmastopolitiikan kannalta mielenkiintoisen seikan, joka liittyy ilmastopolitiikan toteuttamisen aikatauluihin. Sinnemäki on nimittäin vuoden 2000 täysistuntokeskustelun ainoa kansanedustaja, joka viittaa Kioton ilmastopöytäkirjaan, sen tavoiteaikatauluihin ja EU:n päästövähennystavoitteeseen Kioton sopimuksessa (mt., 3437). Toki tämän täysistunnon osalta ylipäättään mihinkään konkreettisiin ilmastopoliittisiin tavoitteisiin ei Sinnemäen lisäksi viitata oikeastaan kukaan muu kuin edustaja Vanhanen (kesk.) (mt., 3443).

Vuoden 2000 täysistuntokeskustelun osalta ilmastopolitiikkaa tärkeimmäksi asiaksi priorisoivien puheenvuorojen käsittely on ollut lyhyehkö, mutta sisältää tähän ei tullut enempää siitä syystä, ettei keskustelusta yksinkertaisesti löydy muita puheenvuoroja, joita voisi sijoittaa täysin tämän kappaleen kategoriaan. Ainoastaan yksi peruspalveluministeri Osmo Soininvaaran (vihr.) puheenvuoro voisi periaatteessa sijoittua tähän kappaleeseen, kun hän kritisoi keskustan suhtautumista öljyn kulutukseen ja vetoaa öljyn rajallisuuteen (Eduskunta 2000c, 3428). Oikeastaan kaikki loput ilmastopolitiikkaa käsittelevät puheenvuorot sijoittuvat enemmänkin luvun 4.2.2 mukaisiin kategorioihin, eli vaikka keskustelussa on näiden lisäksi useampia ilmastopolitiikkaan myönteisesti suhtautuvia puheenvuoroja, niin useimmissa näistä jokin muu asia, kuten esimerkiksi taloudelliset vaikutukset ajavat tärkeysjärjestyksessä ilmastopolitiikan edelle. Mielenkiintoisesti vuoden 2000 osalta vain vihreiden edustajat tulivat edustetuiksi tässä kappaleessa, kun taas toisaalta vihreiden edustajien puheet eivät ole olleet muissa käsitellyissä kappaleissa juurikaan edustettuina. Tulkinna-raiseksi jää kysymys siitä, onko ilmastopoliittisessa suhtautumisessa kyse mahdollisesti vihreiden ja muiden puolueiden välisistä puoluepoliittisista eroista vai onko kyse

vain sattumasta. Puoluepoliittisten erojen tulkintaa tukisi osittain se, että vihreät erosivat hallituksesta vuonna 2002 hallituksen ydinvoimapäätöksen takia (STT & YLE24 2002). Vuoden 2000 täysistuntokeskustelun osalta on kuitenkin selvää, että ilmastopolitiikkaa ensisijaisesti priorisoivia puheenvuoroja on vähän ja ne tulevat yhdeltä puolueelta.

Vuoden 2019 täysistuntokeskustelun osalta ilmastopolitiikka edellä olevien puheenvuorojen tarkastelu muuttuu jonkin verran monimutkaisemmaksi, koska keskustelussa on selkeää hajontaa siitä, mikä katsotaan oikeanlaiseksi ilmastopolitiikan edistämiseksi. Ilmastopolitiikan edistämiseen tavalla tai toisella liittyviä viittauksia löytyy kuitenkin keskustelusta erittäin runsaasti (esimerkiksi Eduskunta 2019d, 1, 7–8, 9–10, 12, 13–14, 16–17 & 20). Mielestäni eräs keskeisin asiasisällöllinen muutos vuoteen 2000 verrattuna on se, että oikeastaan kaikki ilmastopolitiikkaa kritisoivatkin kansanedustajat esittävät omia ratkaisujaan ilmastopolitiikan edistämiseksi. Esimerkiksi edustajat Kankaanniemi (ps.) ja Vestman (kok.) eivät usko polttoaineiden verotukseen ilmastopolitiittisena ohjauskeinona, mutta sen sijaan kumpikin esittää omia näkemyksiään ilmastopolitiikan edistämiseksi (mt., 3–4, 6, 9–10 & 14). Ilmastopolitiikan edistämisen kannalta ongelmaksi muodostuu toisaalta se, että esimerkiksi Kankaanniemi perustaa ilmastopolitiittisten toimien edistämisen ihmisten vapaaehtoisein toimiin (mt., 9). Toinen asiasisällöllinen eroavaisuus on tapahtunut siinä, että vuoden 2019 keskustelussa viitataan useammin konkreettisiin ilmastopolitiittisiin tavoitteisiin, kuten esimerkiksi hiilineutraaliustavoitteisiin 2030-luvulla, ilmaston lämpenemisen rajoittamiseen puoleentoista asteeseen, sekä liikenteen päästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä (mt., 1, 7, & 16–17).

Ilmastopolitiikan edistämiseen liittyvien puheiden tulkinta Hirschmanin argumenttien mukaisesti on kuitenkin myös vuoden 2019 osalta erittäin haasteellista, sillä useimmat tällaiset puheet ovat osittain irrallisia asiasisällöllisiä toteamuksia, joihin ei mielestäni useinkaan liity esimerkiksi varsinaista progressiivisen retoriikan argumenttia. Näen, että osasyyn tähän saattaisi olla se, että vuoteen 2019 tiede on tuottanut niin paljon tietoa esimerkiksi ilmastonmuutoksesta ja sen riskeistä, ettei aiheesta keskustellessa nähdä enää niin tarpeellisena perustella, miksi esimerkiksi tiettyihin ilmastopolitiittisiin tavoitteisiin tulisi päästä. Aivan täysin näin tilanne ei ole kuitenkaan, sillä edustaja Kontula (vas.) perustelee ilmastopolitiikan edistämisen tarpeellisuutta erittäin voimakkaasti (Eduskunta 2019d, 7–8).

”En kerta kaikkiaan ymmärrä tässä tilanteessa, kun tutkimusyhteisö on jo vuosia ollut yksimielinen siitä, että tilanne on äärimmäisen akuutti ja että poliitikkojen pitäisi tiedostaa oma vastuunsa ylipäättään sivilisaation säilymisestä sen muotoisena kuin me suurin piirtein sen ymmärrämme, että ihmiset vielä pistävät kädet korville ja silmät kiinni ja toivovat, että paha menee pois, kun ei sitä vain kuulla eikä nähdä.” (Eduskunta 2019d, 7)

”...kun tiedetään, että jos emme me mitään ilmastotoimia tee, niin kyllä kilpailukyky siinä sitten vasta menee, koska ne muutokset, joita sieltä sitten on tulossa, mikäli ilmasto lämpenee niin paljon kuin se lämpenee, jos mitään ei tehdä, tekevät todella pahaa taloudelle. Silloin puhutaan todella isoista muutoksista.” (Eduskunta 2019d, 7)

Eli välittömän vaaran argumentin mukaisesti ilmastopolitiikkaa olisi toteutettava erittäin kiireellisesti, koska jos niin ei tehdä, niin silloin uhkana ovat erittäin suuret kustannukset ja riskit. Vuosien välillä on havaittavissa selkeää identtisyttä, sillä Kontulan välittömän vaaran argumentin käyttö on lähes identtinen verrattuna edustaja Sinnemäen (vihr.) puheenvuoroon (Eduskunta 2000c, 3437) vuonna 2000, jota käsittelemme aiemmin tässä luvussa.

Totean lopuksi, että kokonaiskehitys ilmastopolitiikan painottamisen suhteen on puheiden välillä merkittävä, sillä ilmastopolitiikkaan keskitytään vuonna 2019 huomattavan paljon enemmän ja useampien puolueiden toimesta kuin vuonna 2000. Loo-gisin syy ilmastopolitiikkaa edistävien puheiden kasvuun lienee kansainvälisen ilmastopolitiikan ja tutkimuksen kehittyminen. Kehitys on kuitenkin muuttanut aiheen tulkintamistä monimutkaisemmaksi, sillä kansanedustajilla on vuonna 2019 enemmän asiasisällöllisiä näkemyseroja ilmastopolitiikan toteuttamisen suhteen. Toisaalta itse argumentoinnissa ei ole tapahtunut kovinkaan suurta kehitystä ja Hirschmanin konservatiivisen ja progressiivisen retoriikan argumenttien käyttö on kummassakin keskustelussa ilmastopolitiikan edistämisen osalta melko vähäistä.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO

Tutkimuksen tarkoituksena oli eduskunnan täysistuntokeskusteluiden ilmastopoliittikkaan liittyvän retoriikan analysoiminen Hirschmanin (1991) konservatiivisen ja progressiivisen retoriikan jaotteluiden avulla. Lisäksi analyysia pyrittiin syventämään muun muassa erilaisten ilmastopoliittisten asiakirjojen tarkastelun avulla. Tutkimus pyrki selvittämään aineistoon perustuen, millaista ilmastopoliitikasta käytävä retoriikka on ollut eduskunnan täysistunnoissa eri vuosina ja millaista kehitystä retoriikassa on tapahtunut vuosien välillä. Lisäksi tutkimuksen tarkoituksena oli kiinnittää huomiota siihen, millaisena keskusteluiden retoriikka näyttäytyy ilmastopoliittisten asiakirjojen ja tavoitteiden valossa. Tarkastelen seuraavaksi vastauksia näihin kysymyksiin.

Tutkimuksen retorisen analyysin perustaksi rakentuivat erilaiset kummastakin keskustelusta havaitut aihekokonaisuudet, jotka jakaantuivat kahteen pääkategoriaan, talouteen ja ilmastopoliittikan edistämiseen. Näistä talouskategoria oli tutkimuksen selkeästi suurin kategoria, sillä se jakautui useisiin erilaisiin aihealueisiin, joita kaikkia yhdisti tavalla tai toisella talous ja useimmiten sen tärkeys. Kokonaisuudessaan tämä kategoria liittyi pääsääntöisesti argumentointiin, joissa oltiin kriittisiä polttoaineiden hinnoista joko niin, että polttoaineiden hintoihin haluttiin muutosta alempaan suuntaan (vuosi 2000) tai niin, että polttoaineiden hintojen korottamista vastustettiin (vuosi 2019). Toinen pääkategoria keskittyi puolestaan useimmiten siihen, miksi ilmastopoliittikkaa tulisi edistää.

Tutkimuksen retorisesta analyysista voidaan selkeästi havaita, että aihealueesta ja vuodesta riippumatta yleisimmät tavat argumentoida puolesta ja vastaan ovat riski- ja välittömän vaaran argumentin käyttäminen, sekä hyödyttömyys argumentin käyttäminen. Eli tässä tutkimuksessa yleisintä eduskunnan täysistuntokeskusteluissa on esimerkiksi muutoksen vastustaminen siitä koituvien erilaisten negatiivisten vaikutusten vuoksi tai muutoksen vaatiminen siksi, että muutoksen tekemättä jättämisestä koituisi merkittäviä vaaroja tai kustannuksia. Lisäksi keskusteluissa esiintyy jonkin

verran argumentointia, jossa nähdään, että jollain asialla ei ole merkittävää vaikutusta jonkin asian, kuten esimerkiksi ilmastopolitiikan tavoitteiden toteutumiseen. Muiden konservatiivisen ja progressiivisen retoriikan argumenttien, kuten päinvastaiset vaikutukset- ja historiallisten muutosten argumenttien esiintyvyys jää tässä tutkimuksessa hyvinkin vähäiseksi. Tutkimuksessa havaittiin kuitenkin myös useampia tapauksia, joissa argumentit menivät päällekkäin, eli useamman argumentin piirteitä esiintyi esimerkiksi samassa puheessa. Lisäksi tutkimuksessa kävi ilmi, että joissain tapauksissa ei niinkään käytetty varsinaisesti mitään Hirschmanin argumenttia, mutta eri argumenttien kuvaamien kehityskulkujen toteutumisesta saatettiin olla huolissaan.

Aineiston ajallisen vertailun osalta puolestaan havaitaan, että Hirschmanin argumenttien käytössä ei sinänsä ole tapahtunut kovinkaan merkittäviä muutoksia. Perustelen tämän sillä, että monilta osin argumentoitavat eivät ole keskusteluiden välillä sinänsä juurikaan muuttuneet, mutta olen tulkinnut niitä eri tavoin konservatiivisen ja progressiivisen retoriikan argumenttien mukaisesti. Tämä johtuu siitä, että vuonna 2000 polttoaineiden hintoihin kohdistuvan kritiikin taustalla oli usein vaatimus siitä, että hintoja pitää alentaa, kun taas vuonna 2019 argumentoitiin usein hyvinkin samalla tavalla, mutta kritiikin taustalla vastustettiin usein polttoaineiden hintojen nostoa. Eli kummassakin päämäärä on kuitenkin sama, eli polttoaineiden korkeiden hintojen kritisointi tai vastustaminen. Näiden syiden vuoksi tulkinnot keskusteluiden välillä saattavat vaihdella etenkin riski- ja välittömän vaaran argumenttien välillä, vaikka kummassakin päämäärä olisi sinänsä sama.

Kun katsotaan argumentteja ja analyysia yleisesti ilmastopolitiikan näkökulmasta, niin on selvää, että vuoden 2000 keskustelussa suoranaisesti polttoaineiden hintojen yhdistäminen ilmastopolitiikkaan ja tieliikenteen rooliin ilmastopolitiikassa on suhteutettuna keskustelun pituuteen vähäisempää kuin vuoden 2019 keskustelussa. Tällä ei kuitenkaan ollut analyysin toteuttamisen kannalta niin suurta merkitystä, sillä fossiilisilla polttoaineilla on selkeästi oma roolinsa ilmastopolitiikassa, vedottiin siihen suoraan tai ei. Tästä näkökulmasta katsottuna kummassakin keskustelussa, mutta korostetusti vuoden 2000 keskustelussa retoriikka keskittyi huomattavasti selkeämmin ilmastopolitiikan kritisoimiseen ja toissijaisuuteen. Keskusteluun osaan ottaneiden osalta selkeä enemmistö näki polttoaineiden hintojen osalta tärkeimpänä tekijänä polttoaineiden talousaspektit. Enemmistö perustelikin hyvinkin monilla erilaisilla negatiivisiin vaikutuksiin, taloudellisiin kustannuksiin tai hyödyttömyyteen liittyvillä argumenteilla, miksi polttoaineiden hintojen tulisi olla taloudellisesti kohtuullisilla tasoilla. Keskeisimmiksi syiksi polttoaineiden hintojen kohtuullisuuden nähtiin etenkin elintason ja toimeentulon ylläpitäminen, Suomen maantieteelliset ja ilmastolliset erikoisolosuhteet, sekä tieliikenteen merkittävyys, jonka lisäksi poltto-

aineidenhintoihin liittyvä ilmastopoliittinen aspekti nähtiin yksinkertaisesti toissijaisena asiana taloudelliseen näkökulmaan verrattuna. Vuoden 2019 keskustelussa ilmastopoliittikka edellä menevät argumentit ovat enemmän esillä kuin vuoden 2000 keskustelussa, mutta kummassakin (korostetusti vuosi 2000) nämä argumentit jäivät vähemmistöön. Kuitenkin myös ilmastopoliittikka edellä menevien argumenttien argumentointi perustui hyvin pitkälti samaan logiikkaan, eli ilmastopoliittikan toteuttamista ajettiin, koska toimimatta jättämisellä nähtiin olevan merkittäviä negatiivisia vaikutuksia.

Tämä tutkimus antaakin monin paikoin vaikutelman siitä, että täysistuntokeskusteluihin osaa ottavista kansanedustajista useimmat näkevät talouden ja taloudelliset kustannukset ilmastopoliittikkaa tärkeämpänä asiana, jonka lisäksi ilmastopoliittikan toteuttaminen sidotaan periaatteessa siihen, ettei siitä saisi koitua taloudellisia lisäkustannuksia. Lisäksi tutkimuksesta syntyy ainakin osittainen vaikutelma siitä, että ilmastopoliittikan varaukseton edistäminen ei olisi kovinkaan suosittua. On toki muistettava, että tämä tutkimus käsittelee vain rajattua aihealuetta, jonka vuoksi on hyvä puhua vaikutelmasta. Tämä on kuitenkin erittäin mielenkiintoista yleisesti ilmastopoliittisten asiakirjojen ja tavoitteiden näkökulmasta, sillä on esimerkiksi erittäin mielenkiintoista, että vaikka viimeisten kahdenkymmenen vuoden aikana ilmastopoliittisissa tavoitteissa ja asiakirjoissa on tapahtunut merkittävää kehitystä ja merkittäviä muutoksia (katso luku 3), niin täysistuntokeskusteluiden argumentointi ei ole kuitenkaan juurikaan kehittynyt. Tähän voidaan lisätä vielä tieliikenteen rooli, sillä vaikka esimerkiksi polttoaineilla ja niiden hinnoilla on selkeä yhteys tieliikenteeseen, niin etenkin tieliikenteen ilmastopoliittinen aspekti jäi tutkimuksessa odotettua pienemmäksi. Suurimpana syynä siihen pidän sitä, että tieliikenteen ilmastopoliittinen aspekti jäi etenkin vuoden 2000 keskustelussa melko vähäiseksi.

Olen edellä käsitellyt tutkimuksen tuloksia ja hakenut vastauksia tutkimuskysymyksiin. Mielestäni syvällisempien tuloksien tarkastelemisen lisäksi pääasialliseen tutkimuskysymykseen olisi hyvä pyrkiä myös vastaamaan ytimekkäästi. Pääasialliseen tutkimuskysymykseen, millaista ilmastopoliittikasta käytävä retoriikka on ollut eduskunnan täysistunnoissa eri vuosina ja millaista kehitystä retoriikassa on tapahtunut vuosien välillä, voidaan vastata seuraavasti. Tässä tutkimuksessa ilmastopoliittikasta käytettävä retoriikka on keskittynyt erityisen vahvasti taloudellisiin kustannuksiin ja erilaisiin merkittäviin negatiivisiin vaikutuksiin, sekä toimien vaikutusten olemattomuuteen liittyviin argumentteihin. Tämä jako päti laajalti sekä ilmastopoliittikkaan kriittisesti, että myönteisesti suhtautuviin puheenvuoroihin. Myöskään vuosien välillä ei ole tapahtunut kovin merkittävää kehitystä, vaan retoriikka on pysynyt melko samanlaisena.

Tutkimusta voi myös peilata luvussa 1.1 käsiteltyihin aiempiin tutkimuksiin. Tutkimuksessa on esimerkiksi selkeitä samansuuntaisia havaintoja kuin Karhunmaan

(2019, 175–176) artikkelissa ilmastopolitiikan taloudellisen järkevyyden ja toteuttamisen aikajänteen osalta. Lisäksi tutkimus tukee myös esimerkiksi Marcinkiewiczin ja Tosunin (2015, 197–200) havaintoja siitä, kuinka taloudelliset tekijät saatetaan priorisoida ilmastopolitiikan edelle. Tutkimuksesta on myös havaittavissa joitain samansuuntaisia havaintoja Finseraasin, Høylandin ja Søylandin (2021) tutkimuksen kanssa, sillä tässäkin tutkimuksessa oli viitteitä siitä, että paikoin kansanedustajan oma maantieteellinen tausta saattoi vaikuttaa puheeseen. Tutkimus on myös mielenkiintoinen, jos sitä peilataan Paavilaisen (2020) maisterintutkielman talouteen liittyviin havaintoihin, sillä tämän tutkimuksen taloudesta puhumisen havainnot tukevat vahvasti Paavilaisen taloudesta tekemiä havaintoja (katso mt., 44–46). Tässä tutkimuksessa talouden aspektit ovat kuitenkin moninaisemmat ja talous nousee vielä keskeisempään rooliin kansanedustajien puheissa.

Tämä tutkimus on kuitenkin myös osittain ristiriidassa Wassin ym. (2021) tutkimuksen kanssa, sillä tämän tutkimuksen perusteella ainakaan eduskunnan tasolla poliittiset päättäjät eivät suhtaudu retoriikkaan aivan niin myönteisesti ilmastopolitiikkaan kuin Wassin ym. tutkimuksessa (mt., 7–9). Toki on huomioitava, että Wassin ym. tutkimusta voi pätevästi verrata vain tämän tutkimuksen aineiston uudempaan osaan, ja senkin osalta on otettava huomioon, että puhujien määrä ei ole kovinkaan suuri. Kokonaisuudessaan totean, että tämä tutkimus tukee monin paikoin aiempien tutkimuksien havaintoja, mutta tutkimuksessa on myös joitain eroavaisuuksia aiempiin tutkimuksiin nähden.

Käsittelen lopuksi vielä tutkimuksen puutteita, tutkimuksen panosta, sekä jatko- tutkimusmahdollisuuksia. Tutkijana on tärkeää tiedostaa, että kaikissa tutkimuksissa on yleensä puutteita, ja että harva tutkimus on täydellinen. Havaitsin itse tutkimuksesta joitain puutteita ja asioita, joita olisi myös voinut toteuttaa eri tavoin. Tutkimuksen suurin puute tai vaikeus kohdistui metodologiaan, sillä Hirschmanin (1991) konservatiivinen ja progressiivinen retoriikka osoittautui useita kertoja analyysin toteuttamisen kannalta haasteelliseksi. Haasteet kohdistuivat etenkin siihen, että monissa tapauksissa jonkin puheen tulkitseminen tietyn Hirschmanin argumentin mukaisesti oli haastavaa etenkin siksi, että jokin puhe ei välttämättä oikein sopinut mihinkään argumenttiin tai puhe saattoi sisältää elementtejä useista argumenteista. Hirschmania onkin kritisoitu muiden tutkijoiden toimesta muun muassa hänen argumenttien osittaisesta yksinkertaisuudesta, tutkimustiedon tarkastelun vaikeudesta, sekä siitä, että argumenttien mukainen tulkinta on vaikeaa tilanteissa, joissa argumentit muuttuvat paljon (Drew, Grant & Campbell 2016, 3 & Dollery & Crase 2003, 361–362). Näistä mainituista kritiikeistä pystyn osittaisen yksinkertaisuuden lisäksi samaistumaan tutkimustiedon tarkastelun vaikeuteen, jonka koin olevan toinen puute tutkimuksessa. Hirschmanin retoriikka ei nimittäin soveltunut juurikaan sellaisiin puheenvuoroihin,

joissa ei esiintynyt selkeitä puolesta tai vastaan argumentteja, jolloin esimerkiksi joi-
tain asiasisällöllisesti merkittäviä puheenvuoroja ei voinut oikeastaan tulkita lainkaan,
mikäli ne olivat enemmänkin toteamuksia. Toisaalta sinällään argumenttien yksinker-
taisuus ei ole pelkästään huono asia, sillä se mahdollistaa mielestäni paremmin argu-
menttien soveltamisen erilaisissa tutkimuksissa.

Toinen tutkimuksen mahdollinen puute ja tutkimuksen kohtaama haaste liittyi
osaltaan tutkimuksen tekemisen taustoihin, sillä noin kaksi vuotta jatkunut pande-
miatilanne on vaikuttanut tutkimuksen tekemiseen etenkin lähdemateriaalien saata-
vuuden osalta, sillä tämä tutkimus joutui pandemian vuoksi nojaamaan hyvin vah-
vasti verkosta saatavilla olevaan kirjallisuuteen. Uudempien materiaalien osalta ti-
lanne ei tuottanut juurikaan haasteita, mutta esimerkiksi ilmastopoliittisten asiakirjo-
jen osalta tilanne vaikutti negatiivisesti 1990-luvun lopun kirjallisuuden saatavuuteen.
Lisäksi tutkimuksesta on hyvä tunnistaa asioita, jotka olisi myös voinut toteuttaa jo-
tenkin toisin. Tämän tutkimuksen osalta sellainen asia olisi voinut olla tutkimuksen
rakenne, joka olisi myös voitu toteuttaa siten, että Hirschmanin argumentit olisi käyty
aineiston osalta niin sanotusti yksi kerrallaan läpi, mutta tässä tapauksessa koin itse
henkilökohtaisesti paremmaksi ja mielekkäämmäksi tavan, jossa retorinen analyysi
on sidottu tiettyihin sisällöllisiin aihealueisiin. Lisäksi tutkimuksen rakenne olisi voi-
nut rakentua myös siten, että aineistoja olisi analysoitu enemmän niin sanotusti ei-
kronologisessa järjestyksessä, mutta koin valitsemani lähestymistavan paremmaksi
ennen kaikkea tutkimuksen kokonaiskuvan, selkeyden ja kokonaisuuksien vertailta-
vuuden kannalta.

Jatkotutkimusmahdollisuuksien suhteen väitän, että koska ilmastonmuutos ja il-
mastopolitiikka ovat mitä todennäköisimmin yhdet lähitulevaisuuden ja vuosikym-
menien keskeisistä globaaleista poliittisista aiheista, niin uskon, että tämänkaltaisille
tutkimuksille on ehdottomasti lisääntyvässä määrin tarvetta. Sen lisäksi, että tämän-
kaltainen tutkimus tarjoaa ymmärrystä poliittisten päätöksentekijöiden käyttämästä
retoriikasta tietyn aiheen osalta, niin tämänkaltainen retorinen tutkimus voisi olla
hyödyllistä esimerkiksi, kun tutkitaan eri valtioiden ilmastopoliittisten toimien toteu-
tumista ja tavoitteiden saavuttamista. Retorisesta analyysistä voisi olla esimerkiksi
hyötyä tilanteessa, jossa jokin valtio tai organisaatio ei ole saavuttanut velvoittavia tai
itse asetettuja ilmastopoliittisia tavoitteita. Tällöin retorisen analyysin avulla voitaisiin
esimerkiksi tarkastella, miten päättävässä asemassa olevat henkilöt ovat argumentoi-
neet ilmastopolitiikasta ja siihen liittyvien tavoitteiden toteutumisesta. Tämä olisi mie-
lestäni tieteellisen tutkimuksen kannalta tärkeää, koska tavoitteiden asettaminen ja
luominen ovat täysin eri asioita tavoitteiden toteutumisen ja toteuttamisen kanssa.

Lopuksi totean, että olen pyrkinyt tuomaan tällä tutkimuksella oman lisäpanok-
seni valtio-opilliseen retoriikan tutkimukseen opinnäytteen muodossa. Tutkimus on

osoittanut yhden esimerkin siitä, miten eduskunnan täysistuntokeskusteluiden retoriikka voidaan analysoida Hirschmanin (1991) konservatiivisen ja progressiivisen retoriikan perusteella. Tutkimus tuo toivottavasti myös osittaista lisäarvoa ilmastopoliitiikan tutkimuskenttään ja ilmastopoliittiseen keskusteluun. Korostan myös toivomustani siitä, että tulevaisuudessa nähtäisiin yhä useammin valtio-opillista tutkimusta ilmastopoliitikasta, sillä politiikan asema ja rooli ilmastonmuutoksen hillitsemistoimien toteuttamisessa ja toimeenpanossa on mielestäni erittäin tärkeä ja ratkaiseva, koska poliittisella päätöksenteolla voidaan vaikuttaa merkittävästi ilmastonmuutoksen hillitsemiseen tai hillitsemättä jättämiseen.

6 LÄHTEET

AINEISTO

- Eduskunta. (2000c): PTK 105/2000 vp. Haettu 1.2.2021, osoitteesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Poytakirja/Documents/ptk_105+2000.pdf
- Eduskunta. (2019d): Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp. Haettu 1.2.2021, osoitteesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/PoytakirjaAsiakohta/Documents/PTK_75+2019+8.pdf

TUTKIMUSKIRJALLISUUS

- Alkula, Reijo. (2015): The Alliance Party of Northern Ireland: Allianssi-puolueen pelivaran avaus ja sen argumentoinnin retoriikka Pohjois-Irlannin parlamentissa 1998 – 2001. Jyväskylän yliopisto. Pro gradu -tutkielma. Haettu 26.1.2022, osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-201509233232>
- Andersson, Atro, Jääskeläinen, Saara, Saarinen, Noomi, Mänttari, Janne & Hokkanen, Eero. (2020): Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2020:18. Haettu 6.5.2021, osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-602-3>
- Aristotle. (2000): Rhetoric. Infomotions, Inc.
- Buzogány, Aron & Četković, Stefan. (2021): Fractionalized but ambitious? Voting on energy and climate policy in the European Parliament. *Journal of European Public Policy* 28:7, 1038 – 1056. Haettu 26.1.2022, osoitteesta <https://doi.org/10.1080/13501763.2021.1918220>
- Bygrave, Stephen. (1993): Kenneth Burke: Rhetoric and Ideology. Lontoo: Taylor & Francis Group.
- Cambridge university press. (n.d.): Perversity. Haettu 28.4.2021, osoitteesta <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/perversity>

- Cederlöf, Magnus & Siljander, Riikka. (2019): Ilmastovuosikertomus 2019. Ympäristöministeriö. Ympäristöministeriön julkaisuja 2019:12. Haettu 6.5.2021, osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-017-0>
- Dollery, Brian & Crase, Lin. (2003): Rhetorical patterns in the Australian debate over war with Iraq. *Prometheus: Critical Studies in Innovation* 21:3, 355 – 363. Haettu 14.1.2022, osoitteesta <https://doi.org/10.1080/0810902032000113497>
- Drew, Joseph, Grant, Bligh & Campbell, Nicole. (2016): Progressive and reactionary rhetoric in the municipal reform debate in New South Wales Australia. *Australian Journal of Political Science* 51:2, 323 – 337. Haettu 14.1.2022, osoitteesta <https://doi.org/10.1080/10361146.2016.1154926>
- Eduskunta. (2000a): PTK 103/2000 vp. Haettu 1.3.2021, osoitteesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Poytakirja/Documents/ptk_103+2000.pdf
- Eduskunta. (2000b): PTK 104/2000 vp. Haettu 1.3.2021, osoitteesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Poytakirja/Documents/ptk_104+2000.pdf
- Eduskunta. (2002): HE 26/2002 vp. Haettu 10.12.2021, osoitteesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/he_26+2002.pdf
- Eduskunta. (2019a): HE 66/2019 vp. Haettu 27.12.2021, osoitteesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_66+2019.pdf
- Eduskunta. (2019b): Toimenpidealoite TPA 34/2019 vp. Haettu 27.12.2021, osoitteesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/EduskuntaAloite/Documents/TPA_34+2019.pdf
- Eduskunta. (2019c): Valiokunnan mietintö VaVM 13/2019 vp— HE 66/2019 vp. Haettu 27.12.2021, osoitteesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Mietinto/Documents/VaVM_13+2019.pdf
- El Geneidy, S., Alvarez Franco, D., Baumeister, S., Halme, P., Helimo, U., Kortetmäki, T., Latva-Hakuni, E., Mäkelä, M., Raippalinna, L.-M., Vainio, V., & Kotiaho, J. S. (2021): Sustainability for JYU: Jyväskylän yliopiston ilmasto- ja luontohaitat. Jyväskylän yliopisto, JYU.Wisdom - School of Resource Wisdom. *Wisdom Letters*, 2/2021. Haettu 7.5.2021, osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-202104232476>
- Elo, Kimmo & Karimäki, Jenni. (2021): Luonnonsuojelusta ilmastopoliittikkaan: Ympäristöpoliittisen käsitteistön muutos parlamenttipuheessa 1960 – 2020. *Politiikka* 63:4, 373 – 402. Haettu 4.2.2022, osoitteesta <https://doi.org/10.37452/politiikka.109690>
- Finseraas, Henning, Høyland, Bjørn & Søyland, Martin G. (2021): Climate politics in hard times: How local economic shocks influence MPs attention to climate change. *European Journal of Political Research* 60:3, 738 – 747. Haettu 26.1.2022, osoitteesta <https://doi.org/10.1111/1475-6765.12415>

- Gage, John T. (toim.). (2011): *The Promise of Reason: Studies in the New Rhetoric*. Southern Illinois University Press.
- Gage, John T. (2011): Introduction. Teoksessa Gage, John T. (toim.), *The Promise of Reason: Studies in the New Rhetoric*, 1–7. Southern Illinois University Press.
- Graff, Richard & Winn, Wendy. (2011): Kenneth Burke's "Identification" and Chaim Perelman and Lucie Olbrechts-Tyteca's "Communion": A Case of Convergent Evolution?. Teoksessa Gage, John T. (toim.), *The Promise of Reason: Studies in the New Rhetoric*, 103–133. Southern Illinois University Press.
- Gross, Alan G. & Dearnin, Ray D. (2002): *Chaim Perelman*. Southern Illinois University Press.
- Guber, Deborah Lynn, Bohr, Jeremiah & Dunlap, Riley E. (2021): 'Time to Wake Up': Climate change advocacy in a polarized Congress, 1996–2015. *Environmental Politics* 30:4, 538–558. Haettu 5.2.2022, osoitteesta <https://doi.org/10.1080/09644016.2020.1786333>
- Harle, Vilho. (2000): Suomalaisen parlamentarismien tila ja tulevaisuus: semi-parlamentarismista kvasi-parlamentarismiin?: Pääkirjoitus. *Politiikka* 42:3, 145–148. Haettu 25.1.2022, osoitteesta <https://elektra-helsinki.fi.ezproxy.jyu.fi/se/p/politiikka/42/3/suomalai.pdf>
- Hirschman, Albert O. (1991): *The Rhetoric of Reaction : Perversity, Futility, Jeopardy*. Cambridge (Mass.): Belknap Press of Harvard University Press.
- Helin, Antti. (2011): Mahtavia ydinvoimalaitoksia vai tekniikan ulkomuseoita: käsittekkämpailut eduskunnan debatissa viidennestä ydinvoimalasta. Jyväskylän yliopisto. Pro gradu -tutkielma. Haettu 24.1.2022, osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-2011051910888>
- Holden, Meg. (2010): The Rhetoric of Sustainability: Perversity, Futility, Jeopardy? *Sustainability* 2:2, 645–659. Haettu 5.2.2022, osoitteesta <http://dx.doi.org/10.3390/su2020645>
- Huttunen, Riku (toim.). (2017): *Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030*. Työ- ja elinkeinoministeriö. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu 4/2017. Haettu 5.5.2021, osoitteesta https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79189/TEMjul_4_2017_verkkajulkaisu.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ihalainen, Pasi, Ile, Cornelia & Palonen, Kari (toim.). (2016): *Parliament and Parliamentarism: A Comparative History of a European Concept*. New York: Berghahn Books.
- Ihalainen, Pasi, Ile, Cornelia & Palonen, Kari. (2016): Parliament as a Conceptual Nexus. Teoksessa Ihalainen, Pasi, Ile, Cornelia & Palonen, Kari (toim.), *Parliament and Parliamentarism: A Comparative History of a European Concept*, 1–16. New York: Berghahn Books.
- Ilmastolaki 609/2015. Haettu 2.5.2021, osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2015/20150609>
- Jakobsen, Uffe & Kurunmäki, Jussi. (2016): *The Formation of Parliamentarism in the Nordic Countries from the Napoleonic Wars to the First World War*. Teoksessa Ihalainen, Pasi, Ile, Cornelia & Palonen, Kari (toim.), *Parliament and*

- Parliamentarism: A Comparative History of a European Concept, 97–114. New York: Berghahn Books.
- Jokihaara, Hannaleena. (2017): Ilmastopolitiikka: monien vai harvojen politiikka?: diskurssianalyttinen tutkimus Suomen ilmastolaista, kuntien asiakirjoista ja asiantuntijahaastattelusta paikallistason näkökulmasta. Jyväskylän yliopisto. Pro gradu -tutkielma. Haettu 26.1.2022, osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-201712114602>
- Jääskeläinen, Saara (toim.). (2020): Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra: Kansallisen ohjelman seuranta 2019. Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2020:2. Haettu 7.5.2021, osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-577-4>
- Kaarkoski, Minna. (2019): German and British parliaments and conceptions of the global climate threat during the United Nation Earth Summit of 1992. *Parliaments, Estates and Representation* 39:1, 47–63. Haettu 5.2.2022, osoitteesta <https://doi.org/10.1080/02606755.2018.1532669>
- Kaarkoski, Minna. (2020): "Ihmiskunnalle ennen kokematon uhka": Ilmastomuutoksen poliittiset merkitykset turvallisuus- ja puolustuspoliittisissa selonteissa ja eduskunnassa, 1995–2017. *Kosmopolis* 50:3, 23–41. Haettu 4.2.2022, osoitteesta <http://ezproxy.jyu.fi/login?qurl=https%3A%2F%2Felektra.helsinki.fi%2Fse%2Fk%2F1236-1372%2F50%2F3%2Fihmiskun.pdf>
- Kansalaisaloite.fi. (2021a): Polttoaineveron alentaminen. Oikeusministeriö. Haettu 13.1.2022, osoitteesta <https://www.kansalaisaloite.fi/fi/aloite/8200>
- Kansalaisaloite.fi. (2021b): Lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta. Oikeusministeriö. Haettu 13.1.2022, osoitteesta <https://www.kansalaisaloite.fi/fi/aloite/9154>
- Kansalaisaloite.fi. (2022): Kipuraja ylitetty – autoilun elvytyspaketti!. Oikeusministeriö. Haettu 13.1.2022, osoitteesta <https://www.kansalaisaloite.fi/fi/aloite/9643>
- Karhunmaa, Kamilla. (2019): Attaining carbon neutrality in Finnish parliamentary and city council debates. *Futures* 109, 170–180. Haettu 4.2.2022, osoitteesta <https://doi.org/10.1016/j.futures.2018.10.009>
- Karjalainen, Minna. (2017): Ilmastomuutos poliittisena pelinä: poliittinen analyysi vuonna 2007 pidetystä Yhdistyneiden kansakuntien turvallisuusneuvoston ilmastomuutoskokouksesta. Jyväskylän yliopisto. Pro gradu -tutkielma. Haettu 26.1.2022, osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-201705232470>
- Kerckänen, Anu. (2010): Ilmastomuutoksen hallinnan politiikka: Kansainvälisen ilmastokysymyksen haltuunotto Suomessa. Tampere: Tampereen yliopisto. Väitöskirja. Haettu 4.5.2021, osoitteesta <http://urn.fi/urn:isbn:978-951-44-8207-6>
- Koivisto, Kari. (2013): Kaikki, minkä tahdotte ihmisten tekevän teille, tehkää te heille: uskonnollinen argumentointi eduskunnan keskusteluissa 2000-luvulla. Jyväskylän yliopisto. Pro gradu -tutkielma. Haettu 24.1.2022, osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-201303271377>

- Kälkälä, Samu. (2017): Suomi Euroopan yhteisöön: suvereniteetti argumenttina liittymisen puolesta ja vastaan. Jyväskylän yliopisto. Pro gradu -tutkielma. Haettu 26.1.2022, osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi:juu-201705222444>
- Landwehr, Claudia & Holzinger, Katharina. (2010): Institutional determinants of deliberative interaction. *European Political Science Review* 2:3, 373 – 400. Haettu 15.4.2021, osoitteesta <https://doi.org/10.1017/S1755773910000226>
- Leinonen, Tatu, Haanperä, Outi, Kohl, Aleksander, Landström, Mariko, Hietaniemi, Tuuli & Tynkkynen, Oras. (2020): Turpeen käytöstä luopuminen: Keinoja Suomelle reilun siirtymän tukemiseen. Helsinki: Sitra. Haettu 17.11.2021, osoitteesta <https://media.sitra.fi/2020/06/22121621/turpeen-kaytosta-luopuminen.pdf>
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2012): Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä: Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012. Ohjelmia ja strategioita 2/2012. Haettu 8.5.2021, osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-300-8>
- Marcinkiewicz, Kamil & Tosun, Jale. (2015): Contesting climate change: mapping the political debate in Poland. *East European Politics* 31:2, 187 – 207. Haettu 5.2.2022, osoitteesta <https://doi.org/10.1080/21599165.2015.1022648>
- Marshall, T. H. & Bottomore, Tom. (1987): *Citizenship and social class*. Lontoo: Pluto Press.
- 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, & T. Waterfield (toim.). (2018): *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*. IPCC. In Press. Haettu 3.5.2021, osoitteesta https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/06/SR15_Full_Report_High_Res.pdf
- Naukkarinen, Rasmus. (2021): Öljylämmityksen korvaaminen uusiutuvilla energialähteillä Etelä-Savossa. Lappeenrannan – Lahden teknillinen yliopisto LUT. Diplomityö. Haettu 3.2.2022, osoitteesta <https://urn.fi/URN:NBN:fi-fe202103096838>
- Nousiainen, Jaakko. (2001): From semi-presidentialism to parliamentary government: Political and constitutional developments in Finland. *Scandinavian Political Studies* 24:2, 95 – 109. Haettu 16.4.2021, osoitteesta <https://doi.org/10.1111/1467-9477.00048>
- Nokia head office. (2020): *People and planet 2020*. Haettu 7.5.2021, osoitteesta https://www.nokia.com/sites/default/files/2021-04/Nokia_People_and_Planet_Report_2020.pdf
- Oikeusministeriö. (n.d.): Eduskuntavaalit 2019. Haettu 3.1.2022, osoitteesta https://tulospalvelu.vaalit.fi/EKV-2019/fi/tulos_kokomaa.html
- Ollikainen, Markku. (2017): Pariisin ilmastopöytäkirja ja Suomi: Mahdollisuuksia vaihtoehtoja? *Kansantaloudellinen aikakauskirja* 113:1, 42 – 56. Haettu 4.2.2022,

- osoitteesta <http://www.taloustieteellinenyhdistys.fi/wp-content/uploads/2017/03/kak-1-2017-Ollikainen.pdf>
- Oxford university press. (n.d.): Perversity. Haettu 28.4.2021, osoitteesta <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/perversity>
- Paavilainen, Vilma. (2020): Ilmastotoimia tulevia sukupolvia varten talouden ehdoilla: ilmastodiskurssit eduskunnan täysistuntokeskusteluissa. Jyväskylän yliopisto. Pro gradu -tutkielma. Haettu 26.1.2022, osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-202006154185>
- Palonen, Kari. (1997): Kootut retoriikat: esimerkkejä politiikan luennasta. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino. Haettu 25.1.2022, osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-5885-5>
- Palonen, Kari. (2005): Eduskunnasta puhekunnaksi? Parlamentarismi retorisenä politiikkana. *Politiikka* 47:2, 142–148. Haettu 28.9.2021, osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ELE-1041142>
- Palonen, Kari. (2011): Parlamentarisointi. Teoksessa Lappalainen, Pertti, Seppä, Tarja & Soininen, Suvi (toim.), *Muutosten aikoja: Juhlakirja Tapani Turkalle*, 13–23. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. Haettu 26.1.2022, osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-4218-2>
- Palonen, Kari. (2016): Epilogue: Some Challenges to Parliamentarism. Teoksessa Ihalainen, Pasi, Ile, Cornelia & Palonen, Kari (toim.), *Parliament and Parliamentarism: A Comparative History of a European Concept*, 311–316. New York: Berghahn Books.
- Parviainen, Jarno. (2015): Kuntien ja maakuntien ilmastotyön tilanne 2015: Strategioista käytäntöön. Helsinki: Kuntaliitto. Haettu 7.5.2021, osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/julkaisut/2015/1712-kuntien-ja-maakuntien-ilmastotyon-tilanne-2015>
- Pekonen, Kyösti. (2011): *Puhe eduskunnassa*. Tampere: Vastapaino.
- Perelman, Chaïm. (2014): *The Realm of Rhetoric*. University of Notre Dame Press.
- Perussuomalaiset rp. (2019): Äänestä Suomi takaisin: Perussuomalaisten eduskuntavaaliohjelma 2019. Haettu 3.2.2022, osoitteesta <https://www.perussuomalaiset.fi/wp-content/uploads/2019/02/Eduskuntavaaliohjelma-2019.pdf>
- Pulkki, Jutta & Tynkkynen, Liina-Kaisa. (2016): ‘All elderly people have important service needs’: a study of discourses on older people in parliamentary discussions in Finland. *Aging and Society* 36:1, 64–78. Haettu 4.2.2022, osoitteesta <http://dx.doi.org/10.1017/S0144686X14000981>
- Pullman, George. (2007): *Rhetorically Speaking, What’s New?*. Teoksessa Thomas, Susan E. (toim.), *What Is the New Rhetoric?*, 16–28. Newcastle: Cambridge Scholars Publisher.
- Puumalainen, Mikko. (2020): Ilmastovuosikertomuksen toimittaminen. Oikeuskanslerinvirasto. Haettu 5.5.2021, osoitteesta https://www.okv.fi/media/filer_public/58/8c/588cc810-453b-4348-a3fc-64142c37415e/okv_10_50_2019.pdf
- Redfox languages Oy. (n.d.): Perverse. Haettu 28.4.2021, osoitteesta <https://redfoxsanakirja.fi/fi/sanakirja/-/s/eng/fin/perverse>

- Ruosteenoja, Kimmo, Räisänen, Jouni, Jylhä, Kirsti, Mäkelä, Hanna, Lehtonen, Ilari, Simola, Henriikka, Luomaranta, Anna & Weiher, Stefan. (2013):
Maailmanlaajuisiin CMIP3-malleihin perustuvia arvioita Suomen tulevasta ilmastosta. Ilmatieteen laitos. Raportteja 2013:4. Haettu 10.1.2022, osoitteesta <http://hdl.handle.net/10138/42362>
- STT & YLE24. (2002): Vihreä liitto jättää hallituksen. YLE. Haettu 23.11.2021, osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-5137886>
- Suomen ilmastopaneeli. (n.d.a): Haettu 8.5.2021, osoitteesta <https://www.ilmastopaneeli.fi/esittely/>
- Suomen ilmastopaneeli. (n.d.b): Haettu 8.5.2021, osoitteesta <https://www.ilmastopaneeli.fi/yhteystiedot/>
- Suomen ympäristökeskus SYKE. (2020): Kaupunki-maaseutuluokitus päivitetty: Suomen kaupungistumisaste nousut yli 72 prosenttiin. Haettu 3.2.2022, osoitteesta [https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Kaupunkimaaseutuluokitus_paivitetty_Suom\(57423\)](https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Kaupunkimaaseutuluokitus_paivitetty_Suom(57423))
- Suoniemi, Otto. (2021): Oikeudenmukaista ilmastopolitiikkaa tulevien sukupolvien puolesta. Jyväskylän yliopisto. Pro gradu -tutkielma. Haettu 26.1.2022, osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-202106183909>
- Syväterä, Jukka. (2020): Tieteen monitahoinen auktoriteetti: Analyysi eduskunnan uutta lainsäädäntöä koskevista keskusteluista. Sosiologia 57:1, 44 – 64. Haettu 3.12.2021, osoitteesta <https://elektra-helsinki-fi.ezproxy.jyu.fi/se/s/0038-1640/57/1/tieteenm.pdf>
- Terveyden ja hyvinvoinnin laitos. (n.d.): Puunpoltto. Haettu 17.11.2021, osoitteesta <https://thl.fi/fi/web/ymparistoterveys/ilmansaasteet/puunpoltto>
- The World Bank Group. (n.d.a): Surface area (sq. km) - European Union. Haettu 8.11.2021, osoitteesta https://data.worldbank.org/indicator/AG.SRF.TOTL.K2?locations=EU&most_recent_value_desc=true
- The World Bank Group. (n.d.b): Surface area (sq. km). Haettu 8.11.2021, osoitteesta https://data.worldbank.org/indicator/AG.SRF.TOTL.K2?most_recent_value_desc=true
- The World Bank Group. (n.d.c): Population density (people per sq. km of land area) - European Union. Haettu 8.11.2021, osoitteesta https://data.worldbank.org/indicator/EN.POP.DNST?end=2000&locations=EU&most_recent_value_desc=false
- Thomas, Susan E. (toim.). (2007): What Is the New Rhetoric?. Newcastle: Cambridge Scholars Publisher.
- Tilastokeskus. (1999): Eduskuntavaalit 1999. Haettu 2.2.2021, osoitteesta https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/120593/xevaa_199900_1999_dig.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Tilastokeskus. (2001): Kunnallisvaalit 2000. Haettu 25.11.2021, osoitteesta <http://www.doria.fi/handle/10024/119874>
- Tilli, Jouni. (2020): Vieraslajit ja demokratian viholliset eduskunnassa. Poliitikasta. Haettu 4.2.2022, osoitteesta <https://politiikasta.fi/vieraslajit-ja-demokratian-viholliset-eduskunnassa/>

- Tirkkonen, Juhani. (2000): Ilmastopolitiikka ja ekologinen modernisaatio: diskursiivinen tarkastelu suomalaisesta ilmastopolitiikasta ja sen yhteydestä metsäsektorin muutokseen. Tampere: Tampereen yliopisto. Väitöskirja. Haettu 4.5.2021, osoitteesta <http://urn.fi/urn:isbn:951-44-4964-9>
- Toro, Joni. (2021): "Tämä on elinkeinopolitiikkaa enemmän kuin terveyspolitiikkaa, mutta tällä mennään eteenpäin": alkoholilain kokonaisuudistuksesta käytyjen eduskunnan täysistuntokeskustelujen retorinen analyysi. Jyväskylän yliopisto. Pro gradu -tutkielma. Haettu 24.1.2022, osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-202105263229>
- United Nations. (2015): Paris agreement. Haettu 4.5.2021, osoitteesta https://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf
- United Nations Framework Convention on Climate Change. (n.d.a): What is the United Nations Framework Convention on Climate Change? Haettu 2.5.2021, osoitteesta <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-convention/what-is-the-united-nations-framework-convention-on-climate-change>
- United Nations Framework Convention on Climate Change. (n.d.b): What is the Kyoto Protocol? Haettu 2.5.2021, osoitteesta https://unfccc.int/kyoto_protocol
- Vaha, Milla Emilia. (2018): Kun valtio uhkaa kadota: Suomi ja vastuullinen ilmastopolitiikka. Kosmopolis 48:1-2, 23 – 39. Haettu 4.2.2022, osoitteesta <http://ezproxy.jyu.fi/login?url=http%3A%2F%2Felektra.helsinki.fi%2Fse%2Fk%2F1236-1372%2F48%2F1-2%2Fkunvalti.pdf>
- Valtioneuvosto. (2001): Kansallinen ilmastostrategia: Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle. Haettu 29.4.2021, osoitteesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/selonteko/Documents/vns_1+2001.pdf
- Valtioneuvosto. (2019): Pääministeri Antti Rinteen hallituksen ohjelma 6.6.2019: Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta. Valtioneuvoston julkaisuja 2019:23. Haettu 20.5.2021, osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-756-7>
- Valtioneuvosto. (n.d.a): Pääministeri Paavo Lipposen II hallituksen ohjelma 15.4.1999. Haettu 2.5.2021, osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/-/67-paaministeri-paavo-lipposen-ii-hallituksen-ohjelma>
- Valtioneuvosto. (n.d.b): Haettu 3.1.2022, osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/tietoa/historiaa/hallitukset-ja-ministerit/raportti/-/r/m1/67>
- Valtioneuvosto. (n.d.c): Haettu 3.1.2022, osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/tietoa/historiaa/hallitukset-ja-ministerit/raportti/-/r/m1/75>
- Valtioneuvoston kanslia. (2009): Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko ilmasto- ja energiapolitiikasta: kohti vähäpäästöistä Suomea. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 28/2009. Haettu 5.5.2021, osoitteesta https://vnk.fi/documents/10616/622958/J2809_Valtioneuvoston+tulevaisuus_selonteko+ilmasto-+ja+energiapolitiikasta.pdf/c21e8c2d-eba2-4df5-a854-7eb0edb2b30c/J2809_Valtioneuvoston+tulevaisuusselonteko+ilmasto-+ja+energiapolitiikasta.pdf

- Valtioneuvoston kanslia. (2013): Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko: kestäväällä kasvulla hyvinvointia. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 18/2013. Haettu 5.5.2021, osoitteesta
https://vnk.fi/documents/10616/1093242/J1813_Valtioneuvoston+tulevaisuus-selonteko.pdf/dd3096ad-ec81-4077-bfba-d48be835caa7/J1813_Valtioneuvoston+tulevaisuusselonteko.pdf?version=1.0
- Viljanen, Juuli. (2019): "Ketunhätä kainalossa": kansanedustajien retoriset keinot Turkistarhaton Suomi-kansalaisaloitekeskustelussa 2013. Jyväskylän yliopisto. Pro gradu -tutkielma. Haettu 24.1.2022, osoitteesta
<http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-201903251941>
- Wass, Hanna, Ahva, Toni, Kantola, Anu, Saikkonen, Paula, Vesa, Juho & Ylä-Anttila, Tuomas. (2021): Päättäjät politiikan pyörteissä: näkemyksiä ilmastopolitikasta, demokratiasta ja päätöksentekoon vaikuttamisesta. Helsingin yliopisto. Kansalaisuuden kuulut ja kuplat 7/2021. Haettu 5.2.2022, osoitteesta
https://bibu.fi/wp/wp-content/uploads/2021/11/BIBU_Pa%CC%88a%CC%88tta%CC%88ja%CC%88t_politiikan_pyo%CC%88rteissa%CC%88_Digi.pdf
- Wiesner, Claudia, Haapala, Taru & Palonen, Kari. (2017): Debates, Rhetoric and Political Action: Practices of Textual Interpretation and Analysis. Lontoo: Palgrave Macmillan.
- Wilenius, Markku. (2011): Kohti edelläkävijyyttä? Ilmasto- ja energiapoliittisen tulevaisuusselonteon arviointi. Valtioneuvoston kanslia. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 1/2011. Haettu 6.5.2021, osoitteesta
<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79323/Kohti%20edell%c3%a4k%c3%a4vijyytt%c3%a4.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ympäristöministeriö. (n.d.a): Kioton pöytäkirja. Haettu 2.5.2021, osoitteesta
<https://ym.fi/kioton-poytakirja>
- Ympäristöministeriö. (n.d.b): Pariisin ilmastopöytäkirja. Haettu 2.5.2021, osoitteesta
<https://ym.fi/pariisin-ilmastopoytakirja>
- Ympäristöministeriö. (n.d.c): Ilmastolainsäädäntö. Haettu 2.5.2021, osoitteesta
<https://ym.fi/ilmastolainsaadanto>
- Ympäristöministeriö. (n.d.d): Ilmastolain uudistus. Haettu 2.5.2021, osoitteesta
<https://ym.fi/ilmastolain-uudistus>
- Zannakis, Mathias. (2015): The blending of discourses in Sweden's "urge to go ahead" in climate politics. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics* 15:2, 217–236. Haettu 9.11.2021, osoitteesta
<http://dx.doi.org/10.1007/s10784-013-9235-0>