

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030

Talousvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030 (VNS 7/2016 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten talousvaliokunnalle. Määräaika: 15.3.2017.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- yli-insinööri Jukka Saarinen, työ- ja elinkeinoministeriö
- erityisasiantuntija Matti Kahra, valtiovarainministeriö
- lainsäädäntöneuvos Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- yksikön johtaja Ari-Pekka Manninen, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Pirkko Heikinheimo, ympäristöministeriö
- ympäristöneuvos Antti Irjala, ympäristöministeriö
- yksikön päällikkö Arto Hovi, Liikennevirasto
- johtava asiantuntija Katja Lohko-Soner, Liikenteen turvallisuusvirasto
- erikoistutkija Sampo Soimakallio, Suomen ympäristökeskus
- yhteiskuntasuhde- ja ympäristöjohtaja Otto Lehtipuu, VR-Yhtymä Oy
- kestävän kehityksen johtaja Kati Ihamäki, Finnair Oyj
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- varapuheenjohtaja Pekka Rissa, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- toimitusjohtaja Olof Widén, Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Ilmatieteen laitos
- Gasum Oy
- Autoliitto ry
- Linja-autoliitto
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Taksiliitto ry

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2017 vp

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:
- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta pitää strategian tavoitteita hyvinä ja kannatettavina samalla kantaen kuitenkin huolta liikennesektorille asetetuista suurista tavoitteista. Taakanjakosektorille esitetty kasvihuonekaasujen päästövähennystavoite on 39 % vuonna 2030 vuoteen 2005 verrattuna. Perusskenaarioon eli nykyisten politiikkatoimien pohjalta laadittuun skenaarioon nähden tämä tarkoittaa noin 6 MT CO₂ lisävähennystä. Liikennesektori vastaa noin 40 prosentista takaanjakosektorin päästöistä ja on siten keskeisessä roolissa päästöjen vähentämisen kannalta. Energia- ja ilmastostrategiassa linjataan toimenpiteitä, joilla liikennesektori voisi päästä 2,6—3,6 Mt CO₂ päästövähennemään vuonna 2030. Nämä luvut ovat todella suuria ja haasteellisia. Suomessa on pitkät etäisyydet ja erityisesti harvaan asutuilla alueilla käytännössä myös henkilöautojen käytölle on usein olemassa selkeä tarve, mikä lisää asetettujen tavoitteiden haasteellisuutta.

Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamista, ajoneuvojen energiatehokkuuden parantamista ja fossiilisten öljypohjaisten polttoaineiden korvaamista uusiutuvilla tai vähäpäästöisillä vaihtoehdoilla. Nämä toimet kohdistuvat erityisesti tie- liikenteeseen, jossa päästöjen määrä ja päästövähennyspotentiaali ovat suurimpia. Myös kansainvälisen lento- ja meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi valmistellaan toimia Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ICAO:ssa ja Kansainvälisessä Merenkulkujärjestössä IMO:ssa.

Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen

Asiantuntijakuulemisen mukaan liikennejärjestelmän energiatehokkuutta voidaan merkittävästi parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kehittämällä. Joukkoliikenteen kannalta on tärkeää, että järjestelmän eri osat toimivat saumattomasti keskenään ja luovat käyttäjille tehokkaan palvelukokonaisuuden niin digitaalisten palveluiden kuin myös fyysisten matkaketjujen osalta. On tärkeää pitää mielessä liikennejärjestelmänäkökulma, jossa liikennejärjestelmä ja palvelutaso suunnitellaan pitkäjänteisesti yhdessä maankäytön, asumisen ja muun palvelurakenteen kanssa. Täten voidaan turvata joukkoliikenepalveluiden jatkuvuus ja ennakoitavuus sekä mahdollistaa eri liikennemuotojen tehokas yhdistäminen samalla vastaten entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin. Tärkeistä ympäristötavoitteista huolimatta on huolehdittava siitä, että hyvät elämisen mahdollisuudet säilyvät koko maassa.

Maankäytön ja kaupunkirakentamisen suunnittelulla voidaan myös vaikuttaa logistiikkaan ja liikenteen tarpeeseen muun muassa edistämällä joukkoliikennettä, pyöräilyä ja kävelyä. Myös lähipalvelujen kehittäminen voi vähentää merkittävästi liikenteen määrää. Suomen ilmasto mielessä pitäen on tärkeää, että huomioidaan myös kevyen liikenteen väylien talvikunnossapito. Myös muut liikenteen järjestelyt, joita esitetään ja suunnitellaan liikennekaarihankkeessa, vaikuttavat liikennevirtoihin ja -määriin. Näiden kysymysten pohdinnassa myös niin sanottua liikenneverkoprojektia varten asetetulla parlamentaarisella työryhmällä on keskeinen rooli.

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2017 vp

Valiokunta korostaa liikenneinfrastruktuurin kunnan keskeistä merkitystä liikenteen päästöjen kannalta. Jos liikenneväylät ja esimerkiksi sillat ovat epätydyttävässä kunnossa, tämä haittaa kuljetusten sujuvuutta ja lisää tätä kautta myös päästöjä. On huomionarvoista, että myös liikenteen sujuvuuteen panostamalla ja erityisesti raskaan liikenteen tarpeettomia pysähdyksiä ja hidastuksia vähentämällä voidaan vaikuttaa päästöihin. Liikenneinfrastruktuurin kunnan parantamisella ja väylien välityskyvyn kehittämällä voisi olla siten huomattavia positiivisia vaikutuksia myös ympäristötavoitteiden kannalta.

Ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen

Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymistavoitteet edellyttävät määrätietoisia koko autokantaa uudistavia toimia. Strategiassa esitetään, että autokannassa tulisi vuonna 2030 olla vähintään 250 000 sähkökäyttöistä ja 50 000 kaasukäyttöistä autoa. Tavoitetta valiokunta pitää hyvänä, mutta sen toteutuminen on haastavaa. Autokannan uusiutumisen osalta merkitystä on etenkin verotuksen kehittämällä. Liikenteen turvallisuusvirasto onkin katsonut, että päästövähennystavoitteen saavuttaminen tieliikenteessä informaatio-ohjaukseen painottuvalla keinovalikoimalla on haastavaa. Tutkimustulosten mukaan vähäpäästöisen auton edullinen hinta on tehokkain keino ohjata kuluttajia ympäristöystävällisempien autojen hankintaan. Henkilöautoilun hinnoittelu ja verotuksen päästöohjaavuutta tulisi yleisesti lisätä ja painopistettä tulisi siirtää hankinnasta käyttöön.

Niin sanottu romutuspalkkio vaikutti myönteisesti autokannan uusiutumiseen, ja valiokunta pitääkin kannatettavana hankkeen uusimista. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että sähköautojen käyttäminen leasing-työautoina voisi olla yksi keino, joka voisi tuoda noin kolmen vuoden käytön jälkeen sähköautoja käytettyjen autojen markkinoille.

Kaupunkimaisessa liikenteessä sähköbussien laajamittaisella käyttöönotolla voi olla merkittävä vaikutus asetettujen ympäristötavoitteiden saavuttamisessa. Asiantuntijakuulemisessa on esitetty, että yksin sähköbusseilla voidaan saavuttaa karkeasti arvioituna noin kahden prosenttiyksikön osuus taakanjakopäätöksen mukaisesta päästötavoitteesta. Sähköbussien teknis-taloudellisten käyttöedellytysten suurin haaste on akkuteknologia, jonka käytettävyydelle pohjoinen ilmasto asettaa vielä omat lisähaasteensa.

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai vähäpäästöisillä vaihtoehdoilla

Strategian mukaan liikenteen biopolttoaineiden energiasisällön fyysinen osuus kaikesta tieliikenteeseen myydyistä polttoaineista nostetaan 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan polttoaineen sekoitussuhteen noston vaikutukset ovat olennaisesti suurempia kuin huomattavalla osalla muista keinoista ja tätä kautta on mahdollista päästä nopeammin asetettuihin tavoitteisiin. Edellä mainittu korkeampi sekoitussuhde on siinä mielessä Suomelle edullinen, että biopolttoaineita tuotetaan Suomessa pääosin suomalaisista raaka-aineista ja niiden tuotannossa hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan jätteitä ja tähteitä. Suomella onkin siten erinomaiset mahdollisuudet kehittyneiden biopolttoaineiden kehittämiseen ja tuotantoon.

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2017 vp

Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että lyhyelläkin aikavälillä biopolttoaineisiin siirtyminen on täysin realistista, jos se on fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna liiketaloudellisesti perusteltua. On myös tärkeää, että sähkön ja uusiutuvien polttoaineiden jakeluverkkoja kehitetään siten, että vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevat ajoneuvot saataisiin yleistymään. Polttoaineiden jakelujärjestelmää tärkeämpänä on asiantuntijakuulemisessa kuitenkin pidetty biopolttoaineissa ja niiden jakelussa todellista ja toimivaa kilpailua.

Raskaan liikenteen osalta uusien biopolttoaineiden laajamittainen käyttö ei näillä näkymin ole realistinen vaihtoehto lyhyellä aikavälillä. Asiantuntijakuulemisen mukaan dieselin käyttäjien kustannukset kasvaisivat 210 miljoonaa euroa vuodessa vuoteen 2030 mennessä. Keskieurooppalaisia käytäntöjä suurempien mittojen ja massojen hyödyntäminen ja niiden mahdollinen edelleen kasvattaminen vähentäisi päästöjä kuljetettavaa tavaramäärää kohti. Tällöin on myös tärkeää, että esimerkiksi tiestön talvikunnossapito saatetaan sellaiselle tasolle, joka mahdollistaa turvallisen liikennöinnin nykyisen kokoisilla ja mahdollisesti tulevilla suuremmilla ajoneuvoilla.

Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että LNG:n vähäinen rooli strategiassa on yllättävää huomioon ottaen, että valtio on tukenut investointeja kansallisen LNG-terminaalien verkoston rakentamiseen.

Vaikutukset liikennesektorille

Valiokunta kantaa huolta siitä, että energia- ja ilmastopoliitiikan vaativien tavoitteiden toimeenpano aiheuttaa vääjäämättä lisäkustannuksia. Kansallisen energia- ja ilmastostrategian suurimmat kustannusvaikutukset yrityksille tulevat liikenteen ja logistiikan lisäkustannusten kautta. Onkin tärkeää, että pyritään mahdollisimman kustannustehokkaaseen toimenpidekokonaisuuteen, jottei kuluttajien ostovoima ja yritysten kilpailukyky vaarannu nousevien kustannusten vuoksi. Asiantuntijakuulemisessa on esitetty, että kustannusten nousun hillitsemiseksi ja kansainvälisen kilpailukykyimme turvaamiseksi liikenteen kustannusten nousu tulisi kompensoida yrityksille. Valiokunta kantaa huolta siitä, että käytännössä toimivia malleja kompensoinnin järjestämiseksi on varsin vähän. Asiantuntijakuulemisessa parhaana vaihtoehtona on pidetty dieselöljyn veronpalautusjärjestelmän luomista. On tärkeää, että palautusjärjestelmä olisi mahdollisimman yksinkertainen, jottei yritysten ja viranomaisten hallinnollinen työ lisääntyisi merkittävästi.

Valiokunta pitää myös tärkeänä, että Suomi osallistuu vähäpäästöisten liikennevälineiden osalta päästöjä koskevien raja-arvojen valmisteluun ja käyttöönottoon EU:ssa. Raskaan kaluston osalta energiatehokkuuden parantamisessa tavoitteena tulisi olla myös vähäpäästöisen kaluston valitseminen ja käyttö ottaen kuitenkin valinnassa huomioon muun muassa kuljetustehtävän vaatima kuljetuskapasiteetti ja muut kuljetuksen luonteen edellyttämät vaatimukset.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2017 vp

Helsingissä 15.3.2017

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen ps
varapuheenjohtaja Mirja Vehkaperä kesk
jäsen Mikko Alatalo kesk
jäsen Katja Hänninen vas
jäsen Jyrki Kasvi vihr
jäsen Jukka Kopra kok
jäsen Susanna Koski kok
jäsen Suna Kymäläinen sd
jäsen Mats Löfström r
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Markku Pakkanen kesk
jäsen Jari Ronkainen ps
jäsen Satu Taavitsainen sd
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula