

## **Liikenne- ja viestintävaliokunta**

### **Ilmastovuosikertomus 2019**

### **Ympäristövaliokunnalle**

#### **JOHDANTO**

##### *Vireilletulo*

Ilmastovuosikertomus 2019 (K 17/2019 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava ympäristövaliokunnalle.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Outi Ampuja, Liikenne- ja viestintävirasto
- johtaja Jukka Metsälä, Gasum Oy
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Seppo Loikkanen, Neste Oyj
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- logistiikkapäällikkö Outi Nietola, Metsäteollisuus ry
- toiminnanjohtaja Matti Koistinen, Pyöräliitto
- johtaja Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- VR-Yhtymä Oy
- Autotuojat ja -teollisuus ry
- Linja-autoliitto

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Fortum Oyj

## Valiokunnan lausunto LiVL 4/2019 vp

### VALIOKUNNAN PERUSTELUT

#### *Kertomuksen rakenne*

Valiokunnassa nyt käsiteltävänä oleva ilmastovuosikertomus on ensimmäinen ilmastolain (609/2015) 14 §:n mukaan valtioneuvoston eduskunnalle toimittama kertomus. Kertomuksessa tarkastellaan päästökäytystä, päästövähennystavoitteiden toteutumista sekä mahdollisia lisätoimia. Se käsittelee sekä sektorikohtaista päästökäytystä että poikkileikkaavia teemoja eli kulutusta, kuntien ja alueiden ilmastopolitiikkaa sekä hankintojen kehitystä. Asiantuntijakuulemisessa on pidetty hyvänä, että valtioneuvosto antaa eduskunnalle ilmastovuosikertomuksen ja että säännöllisesti raportoidaan päästövähennysten toteutumisesta.

Liikennesektorin osalta on kuitenkin asiantuntijakuulemisessa esitetty kehittämistoiveita etenkin indikaattoreiden sekä vaikuttavuuden arvioinnin ja kustannusten osalta. Myös ilmastomuutoksen sopeutumistoimiin tulee kiinnittää riittävää huomiota. Poliittikkatoimien kuvaukseen ja kertomuksen liitteessä olevaan listaan olisi hyvä sisällyttää tieto toimeenpanon edistymisestä sekä päästövähennystoimiin tähän mennessä käytetyistä varoista, jotta niiden käyttöä voidaan seurata paremmin. Poliittikkatoimien yhteyteen olisi hyvä saada kuvaus vaikutusarvioista, mukaan lukien taloudelliset vaikutukset. Lisäksi tietoihin olisi hyvä saada näkyville aikaansaadut päästövähennykset sekä edistyminen suhteessa asetettuun tavoitteeseen. Näin voidaan paremmin arvioida edistymistä sekä joustokeinojen tarvetta ja varautumista mahdollisiin lisätoimiin. Tarvittavina indikaattoreina on pidetty valtion taloudellisia panostuksia eri liikennemuotoihin, eri liikennemuotojen kulkutapaosuuksia, kävelyn ja pyöräilyn muutoksia ja suhteellisia osuuksia.

Ilmastopolitiikan seurannan kannalta on perusteltua sisällyttää vuosikertomukseen jatkossa kaikki osat vuosittain raportoitaviksi, kuten on tehty tässä ensimmäisessä raportissa. Koska erityisesti ilmastomuutokseen liittyvät fyysiset riskit ovat kasvamassa, olisi sopeutumiskysymysten käsittely vuosittain tarpeen yhteiskunnan, elinkeinoelämän ja päätöksenteon kannalta. Päästövähennystoimenpiteiden tulee perustua tutkimustietoon ja toimenpiteissä tulee pyrkiä hyödyntämään taloudellisesti tehokkaita keinoja.

#### *Liikennesektorin toimenpidepaketti*

Ilmastovuosikertomuksen mukaan liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on suurin, mikä vuoksi merkittävimmät päästövähennystoimet on kohdistettu liikennesektorille. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää monipuolista keinovalikoimaa. Onkin tärkeää, että liikenteen päästövähennyskeskustelussa huomioidaan kaikki käytettävissä olevat keinot, käyttövoimat ja teknologiat mukaan lukien mahdollisesti kehittyvät uudet puhtaammat teknologiat, polttoaineet ja käyttövoimat.

Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että kertomuksessa arvioidaan, että nykytoimilla todennäköisesti voidaan saavuttaa kauden 2013—2020 päästövähennystavoite hyödyntäen taakanjakoasetukseen sisältyvää ajallista joustoa, joka mahdollistaa yksiköiden siirrot vuosien välillä. Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) mukaiset suunnitellut toimet ovat kertomuksen mukaan lähtökohtaisesti myös riittäviä seuraavan jakson 2021—2030 tavoitteen kannalta. Kiristyvät tavoitteet edellyttävät jatkossa kuitenkin uusia tiukempia toimenpiteitä. Tavoittei-

## Valiokunnan lausunto LiVL 4/2019 vp

den toteutuminen on näin ollen haasteellista, ja valiokunta pitää tärkeänä, että kaikkia hyödynnettävissä olevia keinoja käytetään velvoitteiden ja tavoitteiden täyttämiseksi.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kehitykseen vaikuttavat keskeisesti liikennesuoritteiden kehitys, liikennevälineiden energiatehokkuus ja käytetyt polttoaineet.

### *Liikennesuoritteiden kehitys*

Liikenne- ja viestintävirasto on asiantuntijakuulemisessa tuonut esille, että henkilöautojen suorite maanteillä on kasvanut eikä ole vielä selvää, onko niiden ajosuoritetta tosiasiallisesti saatu laskemaan kaupunkiseuduillakaan. Valiokunta toteaa, että liikenteen uusilla älykkäillä sovelluksilla voidaan myös jakamistalouden kautta pyrkiä vähentämään liikennesuoritetta. Tärkeää on myös erilaisten autoliikennettä korvaavien ja liikennettä kokonaisuutena kehittävien ratkaisujen etsiminen.

Liikennesuoritteeseen voidaan eniten vaikuttaa joukkoliikennetarjonnalla, jossa kasvavien kaupunkiseutujen infrastruktuurin ja palvelujen kehittyminen on avainasemassa. Raideliikenneinvestoinnit suurilla kaupunkiseuduilla mahdollistaisivat työssäkäyntialueiden kasvun ja junaliikenteen nopeutumisen.

Liikennedatan ja -infon hyödyntäminen on kehittynyttä kaupunkiseutujen joukkoliikennepalveluissa. Koko liikennejärjestelmän tehostamiseksi ja päästöjen vähentämiseksi on kuitenkin vielä paljon tehtävää. Reittejä, matka-aikoja, päästöjä ja kustannuksia koskevan tiedon tulisi olla tarjolla kaikissa päätelaitteissa ja kattaa kaikki kulkuvälineet.

Liikenne- ja viestintävirasto on asiantuntijakuulemisessa myös kiinnittänyt huomiota siihen, että kävelyn ja pyöräilyn osuus kaikista tehdyistä matkoista on vähentynyt 1990-luvun lopulta lähtien. Valiokunta pitää hyvänä, että Liikenne- ja viestintävirasto koordinoi ja edistää kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteuttamista. Vuoden 2018 lopulla käynnistetyn nk. kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman tavoitteena on lisätä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta infrastruktuurin kehittämisen myötä ja tätä kautta pyrkiä edesauttamaan siirtymää henkilöautoista kestävämpiin kulkumuotoihin. Ilmastonmuutoksen torjumiseksi joukkoliikenteen kehittäminen on välttämätöntä.

Liikennesuoritteeseen voidaan myös vaikuttaa yhdyskuntasuunnittelulla ja rakentamisella. Tehokas joukkoliikennejärjestelmä edellyttää tiivistä yhdyskuntarakennetta, ja toisaalta yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on myös keino lyhentää matkoja ja lisätä joukkoja. Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksissa (MAL-sopimuksissa) maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen, ja sitä kautta kestävä kehityksen edistäminen. Asiantuntijakuulemisessa on todettu, että yhteiskunnan ja ympäristön kannalta vastuullisinta on asuntotuotannon kohdistaminen jo olemassa olevien raideyhteyksien varrelle, jolloin täysimääräisesti hyödynnetään toteutetut raideinvestoinnit.

Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennesuoritteeseen vaikuttavia toimia kehitetään ja niiden riittävyttä seurataan.

## Valiokunnan lausunto LiVL 4/2019 vp

### *Liikennevälineiden energiatehokkuus*

Asiantuntijakuulemisessa liikenne- ja viestintävirasto on todennut, että henkilöautokantamme ei ole uusiutunut toivotulla tavalla vaan autojen keski-ikä on noussut edelleen ollen vuoden 2018 lopussa 11,7 vuotta ilman museoajoneuvoja. Ensirekisteröityjen henkilöautojen laskennallinen CO<sub>2</sub>-päästöjen aleneminen on myös hidastunut jonkin verran. Lisäksi autokantaamme vaikuttaa käytettyjen autojen maahantuonti. Vuosittain Suomeen tuodaan noin 40 000 käytettyä autoa, joista suurin osa on melko suuripäästöisiä autoja.

Valiokunta korostaa, että liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi muun muassa autokantaan on kiinnitettävä huomiota. Autokannan uudistamista voidaan asiantuntijakuulemisen mukaan edistää muun muassa eri veromuutoksilla, joilla voitaisiin nopeastikin aikaistaa liikenteen päästövähennyksiä 3—4 vuodella.

Asiantuntijakuulemisen mukaan autoala ja valtio solmivat marraskuussa KAISU-suunnitelmassa linjatun vapaaehtoisen green deal -sopimuksen. Green deal -sopimuksen yhtenä tavoitteena on lisätä vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien autojen osuutta ensirekisteröitävistä autoista. Suurin osa sopimukseen liittyneistä yrityksistä on valinnut vapaaehtoisiksi toimenpiteikseen erityisesti sähköautojen edistämiseen liittyviä toimenpiteitä.

KAISUssa on asetettu tavoitteeksi, että Suomessa olisi vuonna 2030 yhteensä vähintään 250 000 sähköautoa (täyssähköautoa ja ladattavaa hybridiä) sekä vähintään 50 000 kaasuautoa. Asiantuntijakuulemisen mukaan kansallinen tavoite on tämänhetkisten arvioiden perusteella maltillinen ja se tullaan todennäköisesti ylittämään. Kuluttajille merkittävimmät sähköauton hankintaa rajoittavat tekijät ovat autojen korkea hankintahinta ja latausmahdollisuuksien puuttuminen. Edelleen on todettu, että ladattavat hybridit ovat looginen askel autokannan sähköistymiseen ja luonteva portti täyssähköautoon siirtymiseen, kun kuluttaja voi sitä käyttäessään totutella sähköiseen liikkumiseen ja auton lataamiseen. Ladattavien hybridien kasvava kysyntä luo myös hyvät edellytykset markkinaehtoisen latausinfrastruktuurin laajentamiselle.

### *Polttoaineet ja muut käyttövoimat*

Liikenteessä määrällisesti suurin ja ajallisesti ripein päästöjä vähentävä toimi on ollut biopolttoaineiden jakeluelvoite. Laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä (446/2007), jäljempänä jakeluelvoitelaki, on eurooppalaisittain edistyksellinen, ja vuodesta 2008 lähtien biopolttoaineiden määrä liikennepolttoaineissa on kasvanut jakeluelvoitelain säätämien portain.

Maa- ja biokaasu tarjoavat henkilöautoilijoille sekä joukko- ja jakeluliikenteelle mahdollisuuden puhtaampaan liikkumiseen. Raskaan liikenteen osalta nesteytetty maakaasu (LNG) sekä nesteytetty biokaasu (LBG) pystyvät asiantuntijakuulemisen mukaan tarjoamaan jo tänään todellisen vaihtoehdon ilman merkittäviä lisäkustannuksia. Kaasukäyttöisen joukkoliikenteen määrä on myös kasvussa, ja uusia kaasulinja-autoja on tullut mm. pääkaupunkiseudun liikenteeseen vuoden 2019 alussa.

Raskaan kaluston ja erityisesti suurimpien rekkojen osalta korvaavat uusiutuvat polttoaineet ovat kuitenkin haasteellisia. Tämän vuoksi valiokunta korostaa, että kansallisia velvoitteita asetettaes-

## **Valiokunnan lausunto LiVL 4/2019 vp**

sa tulee myös kiinnittää huomiota kuljetusalan kilpailukykyyn eikä tule asettaa sellaisia velvoitteita, jotka asettavat Suomen kilpailijamaita huonompaan asemaan.

*Jakelu- ja latausinfrastruktuuri.* Kotimaista liikennekaasujen jakeluinfrastruktuuria kehitetään parhaillaan aktiivisesti, ja kaikkiaan Suomesta löytyy jo yli 45 kaasutankkausasemaa. Monet liikennekaasujen käytön kannustimet ovat osaltaan viime vuosina nopeuttaneet kalustokannan ja tankkausinfrastruktuurin kehittymistä. Toisaalta valiokunnalle on myös esitetty tarve uusille kannustimille.

Latausmahdollisuuksien puuttuminen on yksi sähköautokannan kasvua rajoittava tekijä. Latausmahdollisuuksia tulisi kehittää erityisesti koteihin ja työpaikoille. Lähes puolet julkisista latauspaikoista sijaitsee pääkaupunkiseudun, Tampereen ja Turun alueilla, joissa ladattavia autojakin on eniten. Julkisessa latausverkossa on vielä isoja aukkoja varsinkin Pohjois-Suomessa ja suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella.

### ***Pitkäjänteinen suunnittelu***

#### *Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma*

Valiokunta painottaa, että valtakunnallinen liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus, jota tulee kehittää huomioiden myös ilmastopoliittiset tavoitteet. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu on tärkeä väline aiempaa kestävämmän liikennejärjestelmän syntymisen edistämiseksi pitkällä aikavälillä. Laadittaessa 12-vuotista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa painopisteen tulee olla turvallisissa, energiatehokkaissa ja ympäristöystävällisissä liikennemuodoissa sekä joukkoliikenteen kehittämiseksi. Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että asiantuntijakuulemisen mukaan työtä tehdään tiiviissä yhteistyössä alueellista liikennejärjestelmäsuunnittelua tekevien toimijoiden kanssa.

#### *Tieliikenteen verotuksen kokonaisuudistus*

Valiokunnan huomiota on myös kiinnitetty siihen, että liikenteen verotuksen kokonaisuudistus on tarpeen ilmastopäästöjen vähentämiseksi. Valmistelu on käynnistynyt valtiovarainministeriön johdolla. Valiokunta katsoo, että työssä tarvitaan laaja-alaiset vaikutusarviot kilpailukyvyyn, ostovoimaan, kustannusten, alueellisen ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden, ilmaston ja ympäristön sekä valtiontalouden kannalta. Valmistelussa tulee varmistaa johdonmukainen ja ennakoitava liikenteen päästöjen vähentämispolku sekä kustannustehokas toimeenpano.

### ***Jatkotoimenpiteet***

Valiokunta pitää myös tärkeänä erilaisten autoliikennettä korvaavien ja liikennettä kokonaisuutena kehittävien ratkaisujen etsimistä sekä niistä raportoimista vuosittaisella ilmastokertomuksella. Kaikkia toimia tutkittaessa ja kehitettäessä on kiinnitettävä huomiota sekä alueelliseen että sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen.

## Valiokunnan lausunto LiVL 4/2019 vp

### VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

*että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 18.10.2019

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd  
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk  
jäsen Seppo Eskelinen sd  
jäsen Juho Kautto vas  
jäsen Jouni Kotiaho ps  
jäsen Johan Kvarnström sd  
jäsen Joonas Könttä kesk  
jäsen Matias Marttinen kok  
jäsen Jenni Pitko vihr  
jäsen Mirka Soinikoski vihr  
jäsen Ano Turtiainen ps  
jäsen Paula Werning sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker