

LIIKENNEVALIOKUNNAN LAUSUNTO 11/2001 vp

Valtioneuvoston selonteko kansallisesta ilmas- tostrategiasta

Ympäristövaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 28 päivänä maaliskuuta 2001 lähettäessään valtioneuvoston selonteon kansallisesta ilmastostrategiasta (VNS 1/2001 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi ympäristövaliokuntaan samalla määrännyt, että liikennevaliokunnan on annettava asiasta lausunto ympäristövaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- yli-insinööri Leena Silfverberg, ympäristöministeriö
- finanssineuvos Heikki Sourama, valtiovarainministeriö
- hallitussihteeri Pekka Kouhia ja neuvotteleva virkamies Raisa Valli, liikenne- ja viestintäministeriö
- ympäristöpäällikkö Mikko Viinikainen ja ympäristösuunnittelija Niina Rusko, Ilmailulaitos
- tutkija Anu Keltaniemi, Merenkululaitos
- ylitarkastaja Harri Lahelma, Ratahallintokeskus
- ympäristövastaava Mervi Karhula, Tiehallinto
- ekonomisti Adriaan Perrels, Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
- erikoistutkija Kari Mäkelä, VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka

- yksikönjohtaja Mikael Hildén, Suomen ympäristökeskus SYKE
- tutkimuspäällikkö Rauno Sairinen, Teknillinen korkeakoulu
- toimitusjohtaja Martti Lund, Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL
- ympäristöterveyspäällikkö Antti Pönkä, Helsingin kaupunki
- yksikönpäällikkö Reijo Mäkinen, YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
- kiinteistöjohtaja Ilkka Pusa, VR-Yhtymä
- ympäristöinsinööri Pertti Pitkänen, Finnair Oyj
- kehityspäällikkö Markku Laurila, Fortum Oyj
- tekniikan lisensiaatti Asko Vuorinen, Wärtsilä
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
- logistiikkapäällikkö Markku Maukonen, Suomen Kuorma-autoliitto
- ympäristönsuojeluasiamies Riitta Larnimaa, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto TT
- toimitusjohtaja Jarmo Nupponen, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Pekka Puputti, Autotuojat ry
- sihteeri Paavo Mäkelä, Liikenneympäristöyhdistys
- professori Heikki Summala.

VALTIONEUVOSTON SELONTEKO

Valtioneuvoston selonteko

Suomen tavoitteena on osana Euroopan unionia rajoittaa ilmastonmuutosta aiheuttavia kasvihuonekaasupäästöjään siten, että keskimääräiset vuotuiset päästöt ovat Kioton pöytäkirjan tarkoittamalla tavalla ensimmäisellä sitoumuskaudella 2008—2012 korkeintaan yhtä suuret

mitä ne olivat vuonna 1990, jolloin ne vastasivat noin 76,5 miljoonaa hiilidioksiditonnia. Valtiosa, noin 70 % päästöistä on fossiilisten polttoaineiden ja turpeen poltosta syntyviä hiilidioksidipäästöjä. Liikenteen osuus kasvihuonekaasupäästöistä on noin 20 %.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Keinovalikoima ja kehitystrendit

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin voidaan vaikuttaa mm.

- vähentämällä ajoneuvojen ominaiskulu-
tusta;
- käyttämällä polttoaineenkulutuksen kan-
nalta edullisinta ajotapaa (eco-driving; auton
polttoaineen kulutusta voidaan näin vähentää
jopa 15—20 %);
- suorittamalla tilanteen ja tarpeen mukaan
tarkoituksenmukaisia kulkumuotovalintoja;
- kehittämällä liikennejärjestelmiä ja nii-
den mukaisesti maan käyttöä;
- kehittämällä joukko- ja kevyenliikenteen
toimivuutta ja houkuttelevuutta;
- kiinteyttämällä paikalliset olosuhteet ja
tarpeet huomioon ottaen yhdyskuntarakennetta;
- hyödyntämällä Euroopan komission ja
autoteollisuuden solmimaa sopimusta uusien
ajoneuvojen keskimääräisen kulutuksen vähen-
tämiseksi (edellyttää, että suomalaiset kuluttajat
valitsevat vähän kuluttavia ajoneuvoja);
- lisäämällä logistiikkatutkimusten anta-
mien tulosten pohjalta kuljetusten tehokkuutta;
- kehittämällä työmatkaliikennettä;
- käynnistämällä pilottihankkeita (kuten
pyöräilykeskuspilotti);
- käyttämällä ympäristöystävällisyysperus-
teita (kuten vähäinen kulutus ja vähäiset pääs-

töt) porrastettaessa autonhankintaveroa sitä
muutettaessa;

- pyrkimällä siihen, ettei maahan tuoda pal-
jon saastuttavia käytettyjä autoja;
- antamalla työsuhdematkalipuille nimel-
lisarvoa alhaisempi verotusarvo;
- ottamalla Tiehallinnon kanssa tulosneu-
vottelujen merkittäväksi tavoitteeksi, että se va-
linnoissaan tukee liikennejärjestelmiä, joissa
hiilidioksidi- ja muut päästöt on minimoitu ja
alemman asteisen tieverkon kunto pidetään ym-
päri vuoden ajettavana;
- kehittämällä sopimustoimintaa (esimerk-
keinä liikennejärjestelmäosapuolten keskinäiset
aiesopimukset ja kuljetusten energiansäästöön
tähtäävät energiansäästösopimukset), ja
- lisäämällä kaikenpuolista tutkimuspanos-
tusta ottaen huomioon sen, että liikenne on mer-
kittävin kasvihuonekaasupäästöjen lähde.

Valiokunta toteaa, että maassamme voidaan käyttää koko tätä keinovalikoimaa ja monilla muillakin liikenteeseen kytkeytyvillä tekijöillä on kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen kannalta merkityksensä. Valiokunta kuitenkin korostaa, että yksittäisten kuluttajien, ruokakun-
tien, yritysten, yhteisöjen ja julkisen hallinnon eri toimijoiden itsenäiset valinnat kuitenkin viime kädessä ratkaisevat kunkin yksittäisen kei-
non lopullisen merkityksen ja kokonaistuloksen muodostumisen tässä suhteessa.

Esimerkkinä kehityksestä, johon yksittäisellä keinolla voidaan päästä, valiokunta ottaa edellä mainitun Euroopan komission ja autoteollisuus-

den välisen sopimuksen. Sen mukaan Euroopan autoteollisuusyhdistyksen jäsenten Euroopan unionin alueella myymien uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen keskimääräinen arvo laskee vuoteen 2008 mennessä tavoitearvoon 148 g/km, mikä tarkoittaa viiden litran bensininkulutusta 100 kilometrillä. Nykyisin vastaava kulutus on 8 litraa/100 km. Dieselautoissa uusi kulutuksen tavoitearvo on 4,5 l/100 km. Vuodesta 2008 vuoteen 2012 tavoitearvoa pyritään edelleen alentamaan tasolle 120 g hiilidioksidipäästöjä yhden kilometrin matkalla. Sittemmin vastaava sopimus on allekirjoitettu myös Japanin ja Korean autoteollisuuksien kanssa. Valiokunta toteaa, että Suomen autokanta on nykyisin EU:n vanhin.

Taustatietona valiokunta toteaa, että liikenne- ja viestintäministeriössä tehtyjen laskelmien mukaan henkilöliikenteen kokonaissuoritteen odotetaan kasvavan vuoteen 2010 vuoden 2000 tasosta 15 % ja vuoteen 2025 mennessä 25 %, kun vastaavat kasvuprosentit paketti- ja kuorma-autoliikenteessä ovat 27 ja 35 %.

Polttonesteiden kulutuksessa dieselpolttoaineen kulutuksen odotetaan ylittävän bensiininkulutuksen vuoden 2010 tienoilla. Tässä odotetaan näkyvän toisaalta uusien henkilöautojen parantuvan polttoainetalouden ja toisaalta teollisuuden ja palvelujen kuljetusvaltaisten toimialojen kehityksen. Lentopetroolin kulutuksen odotetaan nousevan nopeimmin, lähes 4 % vuodessa, kun koko liikenteen energiankulutuksen kasvuu jää alle yhden prosentin vuodessa.

Valiokunta on tutustunut biopolttoaineiden ja erilaisten kaasujen suomiin mahdollisuuksiin ajoneuvojen energianlähteinä ja joutunut toteamaan suurimman rakenteellisen ongelman olevan tällä hetkellä saatavuudessa. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla voitaisiin yli 1 300 bussin kokonaiskapasiteetista vain 120 ajoneuvoa tankata kaasutankkausvarikolla.

Liikenteen hiilidioksidipäästöistä suurin osa syntyy edelleen tieliikenteessä. Niiden oletetaan säilyvän vuosina 2000—2010 11—11,5 miljoonan tonnin tasolla. Lentoliikenteen päästöjen odotetaan kasvavan nopeimmin, mutta ne jäävät

kuitenkin vuonna 2010 noin viiteen prosenttiin liikenteen kaikista CO₂-päästöistä.

Rataverkolla on käynnissä nopea sähköistäminen. Uusi sähköveturikalusto on dieselmootoreilla varustettua energiatehokkaampaa, mikä osaltaan vaikuttaa siihen, että vuoden 2000 tasoon verrattuna hiilidioksidipäästöihin odotetaan kolmanneksen pudotusta vuoteen 2010 mennessä. Tavaraliikenteessä akselipainojen nosto 25:een tai jopa 30 tonniin parantaa niin ikään energiatehokkuutta kuljetuksissa. Matkustajaliikenteen puolella taas nopeisiin junayhteyksiin siirtymisen odotetaan houkuttelevan korvaamaan junalla lentokoneen tai oman auton käytön. Nauhakaupunkien muodostumisen Helsingin ja Tampereen, ja Helsingin ja Turun välillä odotetaan lisäävän henkilöliikennettä näillä rataosilla. Rautatieliikenteen osuus kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöistä oli vuonna 2000 vain 2 %, vaikka rautatieliikenteen osuus tavaraliikenteestä oli 25 % ja henkilöliikenteestä 5 %. Matkakeskusten rakentamisen odotetaan lisäävän linja-autojen käyttöä junalla matkustamisen jatkoylehtenä.

Ilmailulaitoksen ilmoituksen mukaan lentoliikenteen osuus kaikista hiilidioksidipäästöistämme on 2 %. Tähän ei odoteta vähennystä johtuen lentoliikenteen voimakkaasta kasvusta. Lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä voidaan kuitenkin vähentää mm. seuraavin keinoin: moottoritekniikkaa ja lennonjohtomenetelmiä kehittämällä, lentoreittien suunnittelua parantamalla ja ilmatilan käyttöä tehostamalla.

Valiokunta pitää myönteisenä asiana sitä, että Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO on aktivoitunut pyrkimyksissä vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Sen ympäristökomitea päätyi vuoden 2001 tammikuussa kuitenkin vain johtopäätökseen, että avoin päästökauppa on pitkällä tähtäyksellä kustannustehokkain hiilidioksidipäästöjen vähentämiskeino, kun taas lyhyellä aikavälillä vapaaehtoisjärjestelyt ovat käyttökelpoisin keino.

Kioton sopimusta ei ole ulotettu koskemaan merenkulkua ja sisävesiliikennettä. Valiokunnan mielestä näidenkin liikennemuotojen tulee pyrkiä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämi-

seen muiden liikennemuotojen tapaan. Tässä Kansainvälisellä merenkulkujärjestöllä IMO:lla on tärkeä tehtävä.

Tiedotus, koulutus ja motivointi

Valiokunta pitää tärkeinä seuraavia toimenpiteitä, jotka voivat suoraan tai välillisesti vaikuttaa kasvihuonekaasupäästöjen vähentymiseen:

- taloudellisen ajotavan koulutuksen lisääminen;
- maan liikenne- ja muun käytön yhteissuunnittelun edistäminen;
- yhdyskuntarakenteen tarkoituksenmukainen eheyttäminen;
- kuntien tukeminen niiden maankäytön suunnittelussa;
- joukkoliikenteen houkuttelevuuden edistäminen yhteistyössä asiakkaita edustavien järjestöjen kanssa;
- palvelujen kehittäminen ja niiden käytön edistäminen viestinnän avulla, ja
- yhteistyömuotojen kehittäminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

Vaikuttaminen Euroopan yhteisössä ja muissa kansainvälisissä yhteisöissä

Valiokunta pitää tärkeänä vaikuttamista kansainvälisellä tasolla mm. seuraavasti:

- tuetaan ajoneuvojen energiatehokkuuden lisäämiseen ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävien säädösten kehittämiseen tähtääviä hankkeita;
- osallistutaan taloudellisen ohjauksen periaatteiden ja logistiikan informaatioteknologian kehittämiseen;

— osallistutaan EY:n liikenneympäristöintegraatiostrategian kehittämiseen ja muuhun kansainväliseen liikenteen ympäristöalan yhteistyöhön, ja

— toimitaan kansainvälisissä liikennealan järjestöissä (kuten ICAO ja IMO) kasvihuonekaasupäästöjen tehokkaan vähentämisen puolesta.

Yhteenveto

Liikenne on yksittäisistä toimintalohkoista eniten kasvihuonekaasupäästöjä tuottava ala. Uusi energiatehokas tekniikka ja tutkimukseen perustuvat yhdyskuntaratkaisut, tehokkaat liikennejärjestelmät ja jopa yksittäisen ajoneuvon energiankäytön optimoiva ajotapa (eco-driving) mahdollistavat osiltaan merkittävät vähennykset kasvihuonekaasupäästöihin. Valiokunta jouuu kuitenkin toteamaan, että merkittävältä osalta jokainen liikenneväylällä ajoneuvoa kuljettava omilla ajoneuvo- ja ajotapavalinnoillaan ja muut liikkeellä olevat liikenneväline-/liikkumistapavalinnoillaan ratkaisevat sen, mihin suuntaan päästöjen kehitys on lopulta menevä. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että meri- ja sisävesiliikenne on kokonaan sopimuksen ulkopuolella ja ilmailua koskevat toimenpiteet ovat vähäisiä.

Lausunto

Lausuntonaan liikennevaliokunta kunnioittavasti esittää,

että ympäristövaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.

Helsingissä 16 päivänä toukokuuta 2001

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Erkki Pulliainen /vihr	Tero Mölsä /kesk
vpj.	Annika Lapintie /vas	Ismo Seivästö /skl
jäs.	Erkki Kanerva /sd	Timo Seppälä /kok
	Saara Karhu /sd	Lasse Virén /kok
	Marjukka Karttunen-Raiskio /kok	Raimo Vistbacka /ps
	Eero Lämsä /kesk	Matti Vähänäkki /sd
	Raimo Mähönen /sd	Harry Wallin /sd.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Vesa Makkonen.