

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Ilmastovuosikertomus 2023

Ympäristövaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Ilmastovuosikertomus 2023 (K 17/2023 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava ympäristövaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Riikka Siljander, ympäristöministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Outi Ampuja, Liikenne- ja viestintävirasto
- johtava tutkija Emilia Suomalainen, Suomen ympäristökeskus
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Anna Sotaniemi, Finnair Oy
- tutkimusprofessori Mikko Pihlatie, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- johtava asiantuntija Janne Peljo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- asiamies Mika Mäkilä, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- ilmastoasiantuntija Hanna Aho, Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- pääsihteeri Petteri Taalas, World Meteorological Organization
- professori Atte Korhola, Helsingin yliopisto
- tenure track -professori Heikki Liimatainen, Tampereen yliopisto

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Suomen ilmastopaneeli

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Ilmastovuosikertomus kertoo hyvin kevään 2023 tilanteen päästökehityksestä ja maankäyttösektorin kehityksestä. Kotimaan liikenteen päästöt ilman kotimaan lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä olivat Tilastokeskuksen pikaennakkotiedon (5/2023) mukaan vuonna 2022 yhteensä noin 9,8 Mt CO₂-ekv. Vuonna 2021 kotimaan liikenteen päästöt olivat ilman kotimaan lentoliik-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2023 vp

kenteen hiilidioksidipäästöjä 9,9 Mt CO₂-ekv. Liikenteen päästöt pysyivät siis vuonna 2022 lähes edellisvuoden tasolla.

(2) Asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että ilmastovuosikertomus on valmisteltu entistä paremmin antamaan kokonaiskuvaa päättäjille ja kansalaisille ilmastotoimien etenemisestä ja lisätoimien tarpeesta. Ilmastovuosikertomus on kehittynyt vuodesta 2022 kattavammaksi, ja siihen on lisätty muun muassa erityisen tarpeellinen osio lisätoimien tarpeesta. Ilmastovuosikertomus avaa näköaloja eri politiikka-alueiden vuorovaikutuksiin ja keskinäiseen johdonmukaisuuteen.

(3) Tilanteessa, jossa epävarmuudet ovat suuria ja tilanteet muuttuvat nopeasti, tulisi saadun selvityksen mukaan kehittää dynaamisempaa ja ajantasaisempaa päästöjen kehityksen ja ennakkoinnin seurantaa (digitaalinen palvelu), joka mahdollistaa nopeidenkin korjaustoimien valmistelun. Päästöjen seurantaa ja ennakkointia tulisi kehittää strategisempaan suuntaan korostamalla toimintavaihtoehtojen hahmottamista erilaisten tulevaisuusnäkymien ja oletusten valossa. Ajantasaisen tiedon tulisi luoda mahdollisimman selkeät perusteet toimille, jotka voidaan ottaa käyttöön päästökehityksen tai muiden päästöihin vaikuttavien tapahtumien poiketessa oletetusta.

(4) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että valitettavasti ilmastopolitiikan taloudellisten vaikutusten ja oikeudenmukaisuuskysymysten tarkastelu on edellisvuotta suppeampaa.

Ilmastopolitiikan taloudellisten vaikutusten arviointi

(5) Valiokunta on Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035 antamassaan lausunnossa LiVL 32/2022 vp — VNS 4/2022 vp kantanut huolta ilmastosuunnitelman taloudellisten vaikutusten puutteellisesta selvityksestä. Erityisen hälyttävänä pidettiin tieliikenteen kustannusten kasvua, jota ei ollut arvioitu asianmukaisesti. Ilmastosuunnitelman käsittelyn yhteydessä katsottiin, että taakanjakosektorin päästövähennykset olivat aivan liikaa sen varassa, että uusiutuvien biopolttoaineiden jakeluvetoa kiristetään ja liikennepolttoaineiden verotusta nostetaan. Tämän vuoksi selonteon vaikutusarviota tuli valiokunnan näkemyksen mukaan liikenteen osalta täydentää siten, että läpinäkyvästi arvioidaan vältettyjen hiilidioksidipäästöjen rajakustannukset sekä teollisuudelle aiheutuva kuljetuskustannusten nousu kotitalouksien liikkumiskustannusten kohoamisen lisäksi.

(6) Valiokunta kantoi ilmastosuunnitelman yhteydessä huolta siitä, että selonteossa mainittiin yksipuolisesti vain kotitalouksien ostovoiman heikentyminen ja kulutustavaroiden kysynnän lasku, mutta sivuutettiin teollisuudelle syntyvät lisäkustannukset, jotka heikentävät Suomen kilpailukykyä. Suomi on panostanut jo tähän mennessä huomattavasti päästöjen vähentämiseen, ja saadun selvityksen mukaan lisätoimien tekeminen on tästä syystä kalliimpaa kuin sellaisissa maissa, joissa päästöjen vähentämiseen ei ole tähän mennessä panostettu vastaavalla tavalla.

(7) Ilmastovuosikertomuksen suhteen valiokunta korostaa Suomen kilpailukyvyn merkitystä, erityisesti päästövähennystavoitteiden kustannusvaikutusten ja kansallisten erityispiirteiden osalta. Osana tätä arviointia on otettava huomioon yritys- ja yksilötason vaikutukset, joissa on odotettavissa myös myönteisiä muutoksia. Teknologinen kehitys on osaltaan tukemassa ja myös mahdollistamassa uutta liiketoimintaa, mutta samalla on turvattava logistiikkasektorin kustan-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2023 vp

nuskilpailukyky ja kaikkien mahdollisuus kohtuuhintaiseen ja tasa-arvoiseen liikkumiseen tieliikenteessä.

(8) Saadun selvityksen mukaan Suomen osuus maailman päästöistä vuonna 2020 oli 0,11 prosenttia ja EU:n päästöistä 1,47 prosenttia. Valiokunta korostaakin globaalien tavoitteiden ja velvoitteiden merkitystä kilpailukyvyn säilymiselle ja katsoo, että tulee pyrkiä maailmanlaajuisesti samantasoisiin tavoitteisiin ja velvoitteisiin.

(9) Kustannustehokkuus ja teknologianeutraalius ovat ilmastopolitiikan vahvasti kannatettavia periaatteita, mutta näiden toteutumista vuosikertomuksessa ei saadun selvityksen mukaan pyritä arvioimaan. Tätä valiokunta pitää ilmastovuosisikertomuksessa merkittävänä puutteena. Vastaa- vasti talousvaikutusten arviointia on tehty suppeasti ja se on luonteeltaan kuvailevaa ja yhteen- vetävää, eikä toteutuneiden ilmastopolitiikan toimenpiteiden talousvaikutuksia ole vuosikertomuk- sessa juurikaan arvioitu. Valiokunta pitää tärkeänä, että vastaisuudessa tätä parannetaan ilmasto- vuosikertomuksen laadinnan yhteydessä.

(10) Valiokunta pitää valitettavana, että hiilikädenjälki, eli suomalaisten ratkaisujen viennin maamme rajojen ulkopuolella aikaansaamat päästövähennykset, ei ole läsnä ilmastovuosisikerto- muksen tarkastelussa. Vuoden 2022 ilmastovuosisikertomukseen oli sisällytetty kuvaileva osio hii- likädenjäljestä, mutta nyt sellainen puuttuu kokonaan. Valiokunta pitää tätä yhtenä keskeisenä kehityskohteena. Vastaisuudessa ilmastovuosisikertomuksiin tulisi sisällyttää arvio Suomen hiili- kädenjäljen tasosta ja kehityksestä. Hallitusohjelmassa asetetaan tavoitteeksi edistää ilmastokä- denjäljen laskentamallin luomista ja todetaan tarve asettaa tavoitteet suomalaisen viennin ilmas- tokädenjäljen kasvulle. Ilmastovuosisikertomus olisi saadun selvityksen mukaan luonteva muoto seurata kädenjälkikehitystä vuosittaisen päästöseurannan ohessa.

Liikennejärjestelmätason haasteet

(11) Ilmastovuosisikertomuksen mukaan liikenteen päästökehitykseen vaikuttavat keskeisesti seuraavat kolme eri tekijää: liikennesuoritteen eli ajettujen kilometrien kehitys, liikennevälinei- den energiatehokkuus ja liikenteen käyttövoimat eli käytetyt energianlähteet.

(12) Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että kansallisessa liikennejärjestelmäsuunni- telmassa ei tähän saakka ole käsitelty väyläverkon ja sähköverkon vuorovaikutusta, sähkönsiir- tokapasiteetin riittävyyttä solmupisteissä tai toisaalta eri liikennemuotojen (tieliikenne, raideliik- enne, sisävesi- ja maantielauttaliikenne sekä työkalu- ja palvelut) synergioita.

(13) Ammattimaisessa hyötyliikenteessä digitalisaation ja automaation tuomat mahdollisuudet kuljetusjärjestelmän tuottavuuden lisäämiseen tulisi valiokunnan kuulemien asiantuntijoiden mu- kaan saada aiempaa paremmin käyttöön. Liikenteen sähköistyminen mahdollistaa mutta myös edellyttää digitaalisten teknologioiden ja palveluiden aiempaa laajempaa hyödyntämistä tehok- kuuden parantamiseksi. Samalla voidaan myös parantaa koko kuljetustoimialan tuottavuutta ja resilienssiä parantamalla ajotehtävien suunnittelun, kaluston käytön, energian- ja latauksen hal- linnan ja poikkeustilanteiden ohjauksen työkaluja ja palveluita.

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2023 vp

Rahoitus. (14) Vuoden 2030 liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttaminen edellyttäisi saadun selvityksen mukaan, että fossiilittoman liikenteen tiekartan toimien rahoitus olisi periaatepäättöksessä esitetyllä tasolla.

Raskaan liikenteen haasteet

(15) Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että samalla kun raskaan liikenteen fossiilittomuuden mahdollistaminen on liikennesektorin suurin haaste ja jakeluvelvoite on vaikeuksissa, Suomesta puuttuu raskaan sähköisen liikenteen kansallinen strategia. Saadun selvityksen mukaan sähköisten kuorma-autojen teknologia- ja markkinakehitys on tällä hetkellä nopeaa, mikä puoltaa sähköistyksen saattamista nopeammin liikkeelle. Asiantuntijakuulemisessa on todettu, että Energiaviraston kautta kanavoitavan liikenteen infrastruktuurituen osalta on tärkeää painottaa sitä raskaan kaluston kaasutankkaus- ja latausinfrastruktuurin tarpeisiin. Yksi asiantuntijakuulemisessa tunnistettu puute Suomen latausinfrastruktuurin osalta on, että sen kautta ei tällä hetkellä tueta yksityisiä raskaan kaluston latauspisteitä ja -kenttiä kuljetusyrittäjien ja liikennöitsijöiden omille varikoille, terminaleihin ja teollisuuden kohteisiin, suoraan kuljetusketjujen äärelle.

(16) Saadun selvityksen mukaan raskaan liikenteen sähköistyminen tulee muun muassa teknologiakehityksen tilanteesta ja sähkökäyttöisen kaluston hintatasosta johtuen viemään aikaa. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että biopolttoaineiden tuotantoa ja käyttöönottoa edistetään teknologianeutraalisti kaikkien liikennemuotojen tarpeita vastaavasti sekä kansallisesti että EU-tasolla.

Lentoliikenne

(17) Lentoliikenteen osalta on todettava, ettei päästökaupalla ole saadun selvityksen mukaan ollut merkittävää päästöjä vähentävää ohjaavaa vaikutusta. Tämä on johtunut pitkälti yhtäältä siitä, että päästöoikeuden hinta oli viime vuosiin saakka varsin alhainen ja että lentoliikennesektori sai suuren osan päästöoikeuksista maksutta, mutta toisaalta siitä, että uusiutuvia lentopolttoaineita ei ole ollut tarjolla kilpailukykyiseen hintaan eikä vähähiilistä teknologiaa saatavilla. Valiokunta pitääkin tärkeänä, että hallitus käyttää lentoliikenteen päästökaupan huutokauppatuloja päästökauppadirektiivin mukaisesti tukemaan toimialan vihreää siirtymää.

Liikennesuoritteet

(18) Saadun selvityksen mukaan liikennesektorin osalta ilmastovuosikertomusta ja päästöjen ennakkointia tulisi kehittää edelleen muun muassa liikennejärjestelmän, maankäytön ja yhdyskuntarakenteen yhteyksien osalta. Olisi myös hyvä ottaa huomioon yhdyskuntarakenteen trendien vaikutukset: väestöstä yhä suurempi osa asuu suurilla kaupunkiseuduilla, kaupunkiseutujen autovyöhykkeillä asuvan väestön määrä on edelleen kasvussa ja kestävillä kulkumuodoilla kuljetavissa olevien työmatkojen osuus kaupunkiseuduilla on seurannut laskevaa, vaikkakin tasaantuvaa trendiä.

(19) Erityisesti kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla käyttövoimien uudistamisen lisäksi tulee keskittyä kestäväen kulkumuotojakauman aikaansaamiseen. Valiokunta korostaa panostuksia joukkoliikenteeseen ja aktiiviliikkumiseen sekä liikenteen kiertotalouden mukaisiin yhteiskäyt-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2023 vp

töisiin liikenteen palveluihin. On tärkeää panostaa datan hyödyntämiseen yhteen toimivien matka- ja kuljetusketjujen mahdollistamiseksi. Valiokunta tiedostaa kuitenkin maaseudun ja haja-asutusalueiden haasteet ja toteaa henkilöautoliikenteen olevan välttämättömyys niillä laajoilla kaupunkiseutujen ulkopuolisilla alueilla, joilla ei ole riittävää joukkoliikennettä.

(20) Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (KAISU) on asetettu tavoitteeksi, että henkilöautojen suoritteen eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää 2020-luvulla kasva. Jos ihmisten liikkumistarve Suomessa edelleen kasvaa, tavoitteena on, että tämä kasvu kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä ohjataan kestäviin kulkutapoihin. Tavoite näyttäisi olevan toteutumassa. Henkilöautojen suoritteet ovat vuodesta 2018 vuosi vuodelta vähentyneet. Vuonna 2022 henkilöautojen suoritteet vähenevät noin 1,3 % verrattuna edelliseen vuoteen. Myös kuorma-autojen liikennesuoritteet ovat yhtä vuotta (2021) lukuun ottamatta vähentyneet vuodesta 2018 alkaen. Vuosina 2020 ja 2021 suoritteita pienensivät muun muassa koronaviruspandemia erilaisine rajoituksineen sekä etätyön yleistyminen, vuosina 2021 ja 2022 taas polttoaineiden hinnannousu.

Oikeudenmukaisuuskysymykset

(21) Saadun selvityksen mukaan ilmastovuosikertomuksessa tulisi säännöllisesti arvioida suunnitellun ja toteutetun ilmastopolitiikan oikeudenmukaisuusvaikutuksia. Ilmastolain mukaan lain ja sen suunnittelujärjestelmän tavoitteena on osaltaan varmistaa ilmastotoimien oikeudenmukaisuus. Valiokunta korostaa, että ilmastopolitiikan oikeudenmukaisuusvaikutusten huomioiminen on tärkeää: pienituloiset kärsivät sekä liikenneköyhyydestä että liikenteen negatiivisista ulkoisvaikutuksista ja ilmastomuutoksen tuomista haitoista muuta väestöä enemmän. Tämän vuoksi valiokunta korostaa sosiaalisen, taloudellisen ja alueellisen oikeudenmukaisuuden merkitystä.

Liikenneköyhyys. (22) Valiokunta on käsitellyt liikenneköyhyyttä muun muassa Ilmastovuosikertomuksesta 2022 antamassaan lausunnossa LiVL 37/2022 vp — K 24/2022 vp, Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035 antamassaan lausunnossa LiVL 32/2022 vp — VNS 4/2022 vp ja Hiilineutraali Suomi 2035 — kansallinen ilmasto- ja energiastategiasta antamassaan lausunnossa LiVL 33/2022 vp — VNS 6/2022 vp. Valiokunta kantaa tässäkin yhteydessä huolta liikenneköyhyydestä ja viittaa lausunnoissa esittämiinsä kantoihin.

(23) Valiokunta pitää edelleen ensiarvoisen tärkeänä, että päästövähennysten toteuttamisessa vältetään liikenneköyhyyteen johtavia toimenpiteitä ja pyritään vähentämään jo olemassa olevaa ja toimenpiteiden mahdollisesti aiheuttamaa liikenneköyhyyttä. Päästövähennysten kustannustehokkuus on valiokunnan näkemyksen mukaan keskeinen periaate päästövähennyskeinojen arvioinnissa, ja joustokeinojen hyödyntämisellä voidaan parantaa ilmastopolitiikan kustannustehokkuutta.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2023 vp

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 1.12.2023

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Petri Huru ps
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Mats Löfström r
jäsen Anna-Kristiina Mikkonen sd
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Pinja Perholehto sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2023 vp
Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Ilmastovuosikertomus K 17/2023 vp on ilmastolain mukainen koonti ilmastopäästöjen ja nielu-
jen kehityksestä sekä lisätoimien tarpeesta. Siinä kuvaillaan tilannetta kuluvan vuoden keväällä,
eli Orpon hallituksen päätökset eivät ole mukana. Liikenne- ja viestintävaliokunnan kuulemat
asiantuntijat ovat kuitenkin arvioineet lausunnoissaan myös päästövähennysten polkua tiedossa
olevat poliittiset päätökset huomioiden.

Ilmastovuosikertomuksen ja valiokunnan asiantuntijakuulemisten perusteella on ilmeistä, että li-
sää ilmastotoimia tarvitaan. Suomi ei ole pääsemässä kansalliseen hiilineutraaliustavoitteeseensa
vuonna 2035 eikä EU:ssa sovittuihin tavoitteisiin vuonna 2030. Eräät Orpon hallitusohjelman lin-
jaukset vievät tavoitteita entistä kauemmas.

Liikenteen rooli ilmastokriisin ratkaisussa on keskeinen. Suomi on sitoutunut puolittamaan lii-
kenteen ilmastopäästöt vuoteen 2030 mennessä, mutta tähän ei olla pääsemässä nykyisillä toimil-
la. Liikenteen päästöt kyllä vähenevät, mutta liian hitaasti. Kyseessä on merkittävä osa Suomen
koko ilmastokuormasta, ja siksi liikenteen päästövähennystahdin pitäminen on äärimmäisen tär-
keää, jotta ilmaston kuumeneminen saadaan pysäytettyä. Lisätoimia tarvitaan ja niille riittävä ra-
hoitus.

Kyseessä on maapallon tulevaisuus. Ei ole vaihtoehto, että Suomi jättäisi oman osuutensa teke-
mättä. Ilmastotoimien väistely on lyhytnäköistä myös taloudellisesti. Taakanjakosektorille on
suunniteltu maankäyttösektorilta saatavan jouston hyödyntämistä, mutta maankäytön nieluvaiku-
tus on kuitenkin pienentynyt dramaattisesti, eikä joustoa todennäköisesti voida käyttää. Vaihto-
ehdoiksi jäävät päästöoikeuksien ostaminen tai päästöjen vähentäminen suunniteltuakin nopeam-
min. Kalliita vaihtoehtoja molemmat. Lisäksi EU:n elpymis- ja palautumisvälineen mukaiset
maksatukset ovat vaarassa, sillä Suomi on sitoutunut liikenteen päästövähennyksiin osana elpy-
mis- ja palautumissuunnitelmaa. Ilmastoviisaat ratkaisut ovat siis myös taloudellisesti viisaita.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnossa olisi tullut huomioida vahvemmin liikennesuorit-
teen vaikutus ilmastopäätöihin. Asiantuntijat nostivat esiin lukuisia erilaisia lisätoimia, joilla lii-
kumista saataisiin siirrettyä fossiilisista polttoaineista päästöttömään liikkumiseen, kuten esimer-
kiksi kansallinen päästökauppa, polttoaineverot, tienkäyttö- ja ruuhkamaksut, joukkoliikenne-
tuet, kevyen liikenteen tuet ja autoilun sähköistyminen sekä MAL-sopimusten merkitys autoilun
tarpeen vähentämiseksi.

Kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen auttaa saavuttamaan liikenteen päästövähennyk-
set, ja lisäksi helpotetaan muita ongelmia, kuten melu, liikenneonnettomuudet ja liikkumatto-
muuden inhimillinen ja taloudellinen hinta.

Liikenteen ilmastopäästöjen vähentäminen ei ole ilmaista. Se maksaa valtiolle ja kunnille, mutta
se maksaa myös liikenteen käyttäjille. Ei ole oikein, että ilmastopolitiikan maksajiksi joutuvat ta-
valliset pienituloiset ihmiset. Tämä ei kuitenkaan ole peruste jättää ilmastotoimet tekemättä. Sik-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2023 vp
Eriävä mielipide

si Suomessa täytyisi ottaa käyttöön ns. hiiliosinkomalli, jossa ihmisille maksetaan takaisin osa fossiilisen energian veroista, kuten esimerkiksi polttoainevero.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitän,

*että ympäristövaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman (**Eriävän mielipiteen lausumaehdotus**).*

Eriävän mielipiteen lausumaehdotus

Eduskunta edellyttää, että hallitus laatii viipymättä lisätoimet liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi ja osoittaa niille riittävän rahoituksen.

Helsingissä 1.12.2023

Timo Furuholm vas