

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia

Talousvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia (VNS 6/2022 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava talousvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- neuvotteleva virkamies Markku Kinnunen, työ- ja elinkeinoministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- johtava asiantuntija Outi Ampuja, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Hannele Korhonen, Ilmatieteen laitos
- erikoistutkija Emilia Suomalainen, Suomen ympäristökeskus
- tenure track -professori Heikki Liimatainen, Tampereen yliopisto
- johtaja Jonna Juslin, VR-Yhtymä Oy
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Anna Sotaniemi, Finnair Oyj
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Oyj
- kestävyysjohtaja Milla Kaikuluoma, North European Oil Trade Oy
- Public Affairs Director Ville Hulkkonen, St1 Nordic Oy
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- asiantuntija Tuukka Heikkilä, Energiateollisuus ry
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- pääsihteeri Petteri Taalas, World Meteorological Organization

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
- Kestävien ja innovatiivisten julkisten hankintojen verkostomainen osaamiskeskus
- Suomen ilmastopaneeli
- Länsi-Suomen maakuntien liitot

Valiokunnan lausunto LiVL 33/2022 vp

- Suomen Kuntaliitto
- Finavia Oyj
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- Etanoliautoilijat ry
- Keskuskauppakamari
- Pyöräliitto
- Suomen Varustamot ry
- Teknologiateollisuus ry
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Suomen kansallinen ilmasto- ja energiastrategia, jäljempänä strategia, kattaa yhteiskunnan kaikki kasvihuonekaasupäästöt ja nielujen aikaansaamat poistumat. Strategia muodostaa kokonaisvaltaisen toimintaohjelman, jolla edetään hiilineutraaliin ja myöhemmin hiilinegatiiviseen yhteiskuntaan. Tavoitteisiin pyritään mahdollisimman kustannustehokkaalla, vaikuttavalla ja kestäväällä tavalla. Asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että strategia on ansiokas ja kattava koelma toimia Suomen ilmastotavoitteiden ja hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi.

(2) Vihreä siirtymä ja sen ennakoitavuus luovat elinkeinoelämälle paremmat mahdollisuudet hyödyntää siirtymän mukanaan tuomaa uutta teknologiaa ja sen kehittämistä. Suomen ollessa eturintamassa suomalainen elinkeinoelämä voi hyödyntää uuden teknologian mukanaan tuomia uusia markkinoita.

(3) Valtioneuvosto on myös valmistellut keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman, jäljempänä ilmastosuunnitelma, joka koskee ns. taakanjakosektoria eli päästökaupan ulkopuolisia sektoreita maankäyttösektoria lukuun ottamatta. Taakanjakosektorille kuuluvat muun muassa liikenteen päästöt. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt lasketaan osaksi taakanjakosektorin päästöjä, ja liikenteen päästövähennystoimet on linjattu osana taakanjakosektorin ilmastosuunnitelmaa. Strategia sisältää lisäksi muutamia liikennettä koskevia toimia, joita ei ole mukana ilmastosuunnitelmassa.

(4) Sekä strategia että ilmastosuunnitelma hyödyntävät samoja skenaarioita. Saadun selvityksen mukaan sovellettavien skenaarioiden on oltava yhdenmukaiset, jotta ilmasto- ja energiapoliittiset päätökset voidaan tehdä kustannustehokkaasti samojen taustaoletusten perusteella sekä päästökaupasektorilla että taakanjakosektorilla. Saadun selvityksen mukaan toimenpiteet strategiassa ja ilmastosuunnitelmassa ovat keskenään linjassa ja täydentävät toisiaan.

(5) Valtioneuvosto hyväksyi toukokuussa 2021 periaatepäätöksen (LVM/2021/62) kotimaan liikenteen päästöjen vähentämisestä eli fossiilittoman liikenteen tiekartan. Tiekartan tavoitteena on kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittaminen vuoden 2005 tasosta vuonna 2030 ja päästöjen poistaminen kokonaan vuoteen 2045 mennessä. Toimenpiteet kohdentuvat erityises-

Valiokunnan lausunto LiVL 33/2022 vp

ti tieliikenteeseen. Tärkeimmät liikenteen päästövähennystoimet muodostuvat tiekartan kahden ensimmäisen vaiheen toimeenpanosta sekä komission uuden ilmastopaketin toimeenpanosta liikenteen osalta.

Tavoitteet ja haasteet

(6) Valiokunta pitää ilmastotavoitteita kunnianhimoisina ja kannatettavina sekä pitää tärkeänä, että tarkastellaan keinoja, joilla tavoitteet voidaan saavuttaa. Tavoitteina ovat lain ohjausvaikutuksen vahvistaminen siten, että Suomi saavuttaa hiilineutraaliuden viimeistään vuonna 2035, ilmastopolitiikan vakauden ja ennakoitavuuden lisääminen, ilmastolain ihmisoikeusnäkökulman vahvistaminen ja ilmastotoimien oikeudenmukaisuuden, ja siten myös ilmastotoimien hyväksytävyyden, edistäminen sekä ilmastomuutoksen hillinnän ja sopeutumisen toimien suunnittelun lähentäminen. Valiokunta pitää ilmastolain uudistuksen tavoitteita kannatettavina ja tarpeellisina, koska ne edistävät tavoiteltujen päästövähennysten saavuttamista sekä päästöjen hillinnän ja tarvittaviin toimenpiteisiin sopeutumisen suunnittelua.

(7) Valiokunta kantaa huolta siitä, että perusskenaarion nykyiset toimet eivät riitä tavoitteiden saavuttamiseen. On tärkeää, että keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa arvioidaan millä toimilla ero saadaan kurottua umpeen ja miten päästöt vähenevät taakanjakosektorin osalta niin, että hiilineutraaliustavoite on mahdollista saavuttaa. Päästöjen vähentämiseen liittyy suuria haasteita, joista valiokunta kantaa huolta.

(8) Asiantuntijakuulemisessa päästövähennystavoitteita on pidetty erittäin kunnianhimoisina ja on todettu, että liikenteen päästöt ovat vähenemässä, vaikkei olekaan nähtävissä selkeää trendiä. Haasteina on todettu, että ajoneuvokanta on edelleen kasvussa. Hyvänä on pidetty, että sähköistyminen etenee. Sähköautoja on kuitenkin vain muutama prosentti henkilöautokannasta, ja autokanta uusiutuu hyvin hitaasti. Henkilöautot vastaavat edelleen 53 %:sta kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä. Tämän lisäksi raskaan liikenteen sähköistäminen on vaikeaa. Jakeluvelvoitteen on katsottu lisäävän jo muutoinkin nousseita polttoainehintoja ja osaltaan vaikuttavan liikenneköyhyteen.

(9) Saadun selvityksen mukaan päätökset keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta tehdään ennen kuin EU:n taakanjakoasetuksen, LULUCF-asetuksen ja päästökauppadirektiivin lopullinen sisältö on tiedossa. On kuitenkin epätodennäköistä, että EU:n ehdottamat kansalliset päästövähennysvelvoitteet muuttuvat ainakaan merkittävästi, ja joka tapauksessa päästöjen puolittaminen taakanjakosektorilla tukee Suomen omaa hiilineutraaliustavoitetta.

(10) Valiokunta kantaa huolta siitä, että skenaarioissa on keskitytty yksipuolisesti vain kotitalouksien ostovoiman heikentymiseen ja kulutustavaroiden kysynnän laskuun, mutta sivuutettu teollisuudelle syntyvät lisäkustannukset, jotka heikentävät Suomen kilpailukykyä.

Keinot. (11) Jotta asetettuihin tavoitteisiin päästään, tarvitaan saadun selvityksen mukaan laaja keinovalikoima. Latausinfrastruktuuri on erityisen tärkeä sähköistymisen kannalta. Ongelmana on, että ajoneuvokannan uusiutuminen on hidasta, jolloin myös ajosuorite on saatava laskuun, mikä tarkoittaa autoriippuvuuden purkamista ja autojen omistuksen ja käytön murrosta. Henkilö-

Valiokunnan lausunto LiVL 33/2022 vp

autojen massan kasvu trendinä, joka koskee myös lataushybridejä, on ristiriidassa päästötavoitteiden kanssa. Raskas liikenne tulee asettaa etusijalle biopolttoaineiden käytön osalta.

(12) Valiokunta toteaa, että tiestön kunnolla on myös huomattava merkitys päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi. Päällysteiden epätasaisuus voi selvitysten mukaan nostaa polttoaineen kulutusta 10 prosenttia ja teiden kunnan parantaminen vähentää liikenteen päästöjä peräti 5 prosenttia. Raskaan liikenteen osalta lukua on pidetty vieläkin suurempana. Tämän vuoksi on syytä pitää huolta perusväylänpidosta ei vain runkoverkolla vaan myös alempiasteisilla väylillä ja yksityisteillä.

Liikenneköyhyys

(13) Liikenneköyhyys voidaan kutsua ilmiötä, jossa ihmisellä ei ole mahdollisuutta liikkua kohtuullisella vaivalla, kohtuullisilla kustannuksilla ja kohtuullisessa ajassa niihin paikkoihin, joissa päivittäisiä tarpeita on mahdollista tyydyttää. Liikenneköyhyyden voidaan katsoa koostuvan liikkumisköyhyydestä, liikenteen kohtuuhintaisuudesta, saavutettavuusköyhyydestä sekä altistumisesta liikenteen ulkoisvaikutuksille. Koska liikkumistarve syntyy muista – esimerkiksi opiskeluun, työssäkäyntiin tai sosiaaliseen kanssakäymiseen liittyvistä – tarpeista, arkiliikkuksessa koetut vaikeudet heijastuvat koko elämänlaatuun.

(14) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että strategia nostaa esiin energiaköyhyyden, mutta ei liikenneköyhyyttä ja siihen liittyvää liikenteen kohtuuhintaisuutta, joka on noussut julkiseen keskusteluun vuoden 2022 aikana. Asiantuntijakuulemisen mukaan kuluvana vuonna nähty hinnannousu ennakoi uusiutuvien polttoaineiden sekoitevelvoitteen korottamisen vaikutuksia polttoaineiden hintoihin. Vaikutukset erityisesti alimman tuloluokan kotitalouksien kokonaiskulutukseen ovat merkittävät, sillä polttoainekustannusten osuus nousee erittäin suureksi suhteessa kotitalouksien tuloihin. Alimmassa tuloluokassa autoa käytetään muutenkin vain välttämättömiin matkoihin, jolloin kulutusta on vaikea vähentää. Näin ollen voi olla tarpeen kompensoida kohonneita polttoainekustannuksia alimmalle tuloluokalle.

(15) Perus- ja ihmisoikeusvaikutuksissa nostetaan esiin liikkumisvapaus. On kuitenkin huomattava, että Suomessa liikkuminen vapaasti onnistuu laajoilla alueilla vain henkilöautolla, mikä sulkee pois liikkumisvapauden piiristä merkittävän osan kansalaisista, joten autottomat kotitaloudet ovat alttiita saavutettavuusköyhyydelle palveluverkon harventuessa. Alimman tuloviidenneksen kotitalouksille esimerkiksi joukkoliikennepalvelut ovat erittäin tärkeitä päivittäisessä liikkumisessa muihin tuloviidenneksiin verrattuna. Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että tämän vuoksi joukkoliikenteen kehittäminen on hyvin tärkeää liikenneköyhyyden torjumisessa, ja polttoaineiden hinnan noustessa sen merkitys kasvaa entisestään.

(16) Edelleen asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että julkisen keskustelun ja poliittisen päätöksenteon painopisteen olisi syytä siirtyä pois polttoaineen hinnannousuun keskittymisestä ja keskiöön tulisi nostaa kestävä liikenteen kehittäminen palveluverkkoa laajentamalla sekä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää määrätietoisesti kehittämällä. Tarvitaan siis toimenpiteitä, joilla edistetään kestävä liikennejärjestelmää kaikilla suunnittelun ja päätöksenteon tasoilla ja aikajäniteillä. Kestävien liikennemuotojen, eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen, edis-

Valiokunnan lausunto LiVL 33/2022 vp

tämisellä vähennetään saadun selvityksen mukaan päästöjä ja parannetaan kansanterveyttä samalla, kun edistetään liikenneturvallisuutta ja vähennetään liikenneköyhyyden riskiä.

(17) Valiokunta pitää 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.

Käyttövoimat

(18) Valiokunta korostaa, että uusien käyttövoimien kohdalla sähkön lisäksi uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja tulee pitää mahdollisimman laajana, eikä kestävyyskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden kehittämistä tule rajoittaa. Kotimainen uusiutuvien polttoaineiden tuotanto lisää energiaomavaraisuutta ja parantaa näin ollen myös energian toimitus- ja huoltovarmuutta.

Jakeluvelvoite. (19) Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että jakeluvelvoitteen kehittämisessä on erityisen tärkeää huolehtia siitä, että sen piiriin tuodaan nopeasti mahdollisimman laaja joukko erilaisia kustannustehokkaita päästövähennyskeinoja ja ajoneuvokannan monipuolistamista tukevia politiikkatoimia.

(20) Asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota sekä lähivuosisia että sen jälkeisiä vuosia koskeviin jakeluvelvoitetasoihin ja mahdollisuuksiin yltää kustannustehokkaisiin päästövähennyksiin. Esitetyn näkemyksen mukaan erityisesti lähivuosisien osalta tulisi kiireesti selvittää mahdollisuuksia luoda joustavuutta jakeluvelvoitettujen toimijoiden keinovalikoimaan, sillä jakeluvelvoitteen täyttö on edelleen liiaksi riippuvaista uusiutuvasta dieselistä, johon kohdistuu merkittäviä saatavuuteen liittyviä ongelmia. Pidemmällä aikavälillä tarvitaan huomattava määrä politiikkatoimia, joilla liikenteen käyttövoimavalikoiman laajentamista tuetaan sekä tutkimuksen ja kehittämisen että kaupallistamisen osalta. Siten voidaan kuultujen asiantuntijoiden mukaan luoda edellytyksiä jakeluvelvoitelain puitteissa tapahtuville kustannustehokkaille päästövähennystoimille siltä osin kuin liikenteen suorasähköistyminen ei riitä vähentämään tieliikenteen päästöjä sekä koko Suomen taakanjakosektorin että kansallisesti asetetun fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteiden mukaisesti.

(21) Valiokunta pitää tärkeänä, että jakeluvelvoite saadaan nostettua aikaisemmin määritellylle tasolle, ja toteaa, että tulee pyrkiä joustavuuteen kustannustehokkuuden turvaamiseksi.

Sähköistäminen. (22) Saadun selvityksen mukaan voidaan pääsääntöisesti todeta, että teollisuus, henkilö- ja pakettiautoliikenne sekä lämmitys voidaan sähköistää. Valiokunta pitää tärkeänä henkilöautokannan sähköistämistä ja katsoo, että jossain vaiheessa tulee palata sähköautojen hankintatukiin. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan ajoneuvojen tuotanto saattaa muodostaa pullonkaulan siirtymisessä sähköiseen liikenteeseen. Jakeluinfrastruktuurin kehittäminen on myös ensisijaisen tärkeää sähköistymisen edistämiseksi.

Valiokunnan lausunto LiVL 33/2022 vp

(23) Sähköistäminen ei kuitenkaan ole näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa ensisijainen vaihtoehto lento- ja meriliikenteessä, raskaissa maantiekuljetuksissa eikä petrokemian teollisuudessa. Näillä sektoreilla ratkaisuna on vety ja siitä valmistetut synteettiset polttoaineet ja kemikaalit. Lentoliikenteessä kehitys on osittain siirtymässä sähköistymiseen ja osittain uusiutuviin polttoaineisiin.

Vety. (24) Asiantuntijakuulemisessa strategian vetylinjauksia on pidetty oikeansuuntaisina ja realistisina, mutta tavoitetaso on katsottu voivan olla korkeampikin. Vedyn valmistuksessa tarvitaan toisaalta paljon vähäpäästöistä sähköä, missä energiatehokkuusdirektiivin katto uhkaa tulla vastaan. Saadun selvityksen mukaan energiatehokkuusdirektiivin katon tulee olla tavoitteellinen, ei pakottava, jotta EU:n hiilineutraalisuustavoite voidaan saavuttaa. Valiokunta korostaakin tässä yhteydessä ydinvoimalla tuotetun sähkön merkitystä päästöttömänä sähköinä ja varsinkin vedyn tuottamisessa. Tämän vuoksi ydinvoiman hyväksymistä taksonomian piiriin on pidetty tärkeänä.

Biopolttoaineet. (25) Uusiutuvien polttoaineiden joukossa valiokunta pitää biopolttoaineita tärkeinä. Valiokunnan huomiota on kuitenkin kiinnitetty siihen, että biokaasukomponenttien riittävyyttä ja saatavuutta ei voida taata, vaan siitä saattaa muodostua ongelma uusiutuvien polttoaineiden kohdalla.

(26) Valiokunta toteaa, että julkisen talouden näkökulmasta on erittäin tärkeää, että tieliikenteen käyttövoimamuutos toteutetaan mahdollisimman kustannustehokkaasti.

Liikenteen muodonmuutos

(27) Liikennejärjestelmän tehostamisen investoinnit ovat saadun selvityksen mukaan edelleen hyvin vähäisiä, kun katsotaan kokonaisuutta. Suunnitelmissa ei pitäisi keskittyä liikaa liikenteen käyttövoimiin, vaan myös liikennejärjestelmän tehokkuuteen ja tuottavuuteen. Erityisesti kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla käyttövoimien uudistamisen lisäksi tulee keskittyä kestävä kulkumuotojakauman aikaansaamiseen. Saadun selvityksen mukaan käyttövoimien muutokseen liittyvät toimenpiteet ovat edenneet hyvin, mutta kestäviä kulkutapoja edistävät toimet joukkoliikennepalveluiden sekä kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman osalta eivät ole edenneet vastavalla tavalla.

(28) Asiantuntijakuulemisen mukaan tarvitaan panostuksia joukkoliikenteeseen ja aktiiviliikkuamiseen sekä liikenteen kiertotalouden mukaisiin yhteiskäyttöisiin liikenteen palveluihin. Liikenteen sähköistymisen suuri potentiaali on eräiden asiantuntijanäkemyksen mukaan kevyissä kaksipyöräisissä, jotka tekevät kaikista kaupungeista ja kaupunkiseuduista potentiaalisia pyöräilykaupunkeja. On tärkeää panostaa myös datan hyödyntämiseen yhteen toimivien matka- ja kuljetusketjujen mahdollistamiseksi. Nämä näkökulmat on tuotu hyvin esille myös ilmastotoimissa, mutta ongelmana on, että nuo näkökulmat ja linjaukset eivät saadun selvityksen mukaan näy riittävinä investointeina ja valintoina toimialan investointisuunnitelmissa ja budjeteissa.

Valiokunnan lausunto LiVL 33/2022 vp

Digitalisaatio

(29) Asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että on syytä arvioida myös digitalisaation mahdollisuuksia poikkileikkaavana tarkasteluna, sillä se luo mahdollisuuksia päästövähennysten saavuttamiseen ja uusien innovaatioiden kehittämiseen ja kaupallistamiseen niin liikenteen ja logistiikan kuin rakennusten energiatehokkuudenkin saralla. Valiokunta katsoo, että tulee ryhtyä vahvempiin toimiin, jotta digitalisaation potentiaali saadaan hyödynnettyä täysimääräisesti.

Kyberturvallisuus. (30) Strategiassa uusissa linjauksissa energian toiminta- ja huoltovarmuudesta todetaan, että vahvistetaan energia-alan kyberturvallisuutta. Energiajärjestelmien kyberturvallisuuden osalta linjataan, että energia-alan ja eritoten sähköalan kyberturvallisuustasoa kehitetään edelleen yhteisin harjoituksin, kehitysprojektein ja tarvittaessa uusien lainsäädäntöhankkein. Tämän lisäksi varmistetaan energiajärjestelmien hyvä kyberturvallisuuden taso ja riittävät resurssit ja osaaminen viranomaisille energiajärjestelmien kyberturvallisuuden valvontaan muun muassa toteuttamalla liikenne- ja viestintäministeriön tietoturvaa ja tietosuojaa selvittäneen työryhmän toimenpidesuosituksia. Valiokunta pitää näitä linjauksia erittäin tärkeinä ja korostaa, että niihin tulee panostaa, jotta saavutetaan korkea kyberturvallisuuden taso energiahuollossa.

Seuranta

(31) Liikennejärjestelmän muuttaminen päästöttömäksi on liikennesektorin suurin haaste ja toimintamallien muuttaja. Se koskettaa kaikkia liikennejärjestelmän osapuolia ja tulee vaikuttamaan paitsi liikenteeseen myös mitä suuremmissa määrin niin kotitalouksien arkeen, elinkeinoelämän kilpailukykyyn kuin valtiontalouteenkin. Tämän vuoksi on erityisen tärkeää, että strategian toteutumista seurataan tarkoin ja kriittisesti, jotta keinot ovat toimivia ja kustannustehokkaita.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto LiVL 33/2022 vp

Helsingissä 26.10.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Janne Heikkinen kok
jäsen Petri Huru ps
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jari Kinnunen kok
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Paula Werning sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 33/2022 vp
Eriävä mielipide 1

Eriävä mielipide 1

Perustelut

Hallitusohjelmassa tavoitteeksi on asetettu, että Suomi on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kuten hallitusohjelman ilmasto- ja energiataavoitteista kertovassa kohdassa todetaan, hallitusohjelman asettama hiilineutraaliustavoite vuodelle 2035 on huomattavasti kunnianhimoisempi kuin EU:n vastaavat voimassa olevat tavoitteet. Tämän johdosta Perussuomalaisten valiokuntaryhmä esittää, että maassamme ei aseteta EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita.

Toisaalta emme myöskään kannata puolueena liian kunnianhimoista ilmastopolitiikkaa. Näin ollen selontekojen myötä ei pidä myöskään nostaa kotimaisen vientiteollisuuden kuljetus- tai muita kustannuksia, jotta maailmanlaajuisesti vertaillen ilmastomyönteinen teollisuutemme pärjäisi kansainvälisessä kilpailussa. Valiokuntaryhmämme kuitenkin näkee, että erinäisillä toimilla perusteollisuutemme kilpailukykyä on jo ajettu johdonmukaisesti alas. Eräs tällainen toimi on jakeluvaikeus. Vaikka sinänsä tieliikenteen jakeluvaikeus on ennakoitava ja tärkeä osa Suomen ilmasto- ja biopolttoainepolitiikkaa, sen nostaminen 34 prosenttiin ei ole mielestämme kannatettavaa. Tämän johdosta olemme sekä puolueena että eduskuntaryhmänä esittäneet, jotta jakeluvaikeudesta luovutaan kokonaan, sillä toimi alentaisi polttoainehintoja välittömästi kautta linjan.

Kolmanneksi olemme ryhmänä nostaneet keskusteluun sen, että esimerkiksi vaihtoehtojen ja nollapäästöisten meriliikennepolttoainelajien riittävyys ja saatavuus kilpailukykyiseen markkinahintaan ovat varustamoiden ja merenkulun suurimpia haasteita tulevaisuudessa. On totta, että kiihdyttävät jakeluvaikeudet Suomessa ja muualla maailmassa luovat haasteita, sillä tarvittavia raaka-aineita on rajallisesti eikä Suomen tieliikenteen sähköistyminen ehdi kasvaa riittävästi vielä lähivuosina.

Samaten valiokuntaryhmämme mielestä on tärkeää, että teollisuuden sähköistämisen tuki olisi toteutettu täysimääräisenä EU:n sallimissa rajoissa. Tämä nimittäin edistäisi tarvittavia investointeja. Nyt näin ei ole. Tällä erää toteutunut sähköistämistuki on tasoltaan riittämätön ja toteutustapa sekin puutteellinen. Tässä yhteydessä tulee myös muistaa, että keskeinen kilpailijamaa Saksa palauttaa teollisuudelle päästökaupan tuomista lisäkustannuksista EU:n salliman maksimimäärän eli 75 prosenttia. Suomi palauttaa lisäkustannuksista maksimissaan vain 25 prosenttia.

Lopuksi muutama sana luvituksesta ja lupaprosesseista. On jo sinänsä pöyristyttävää mielestämme, että vihreän siirtymän investointien lupamenettelyjä vauhditetaan voimavaroja lisäämällä lupaviranomaisiin (avi, ely, Tukes). Muistutamme sekä valiokuntaryhmänä että puolueena, että tällainen hankkeiden priorisointi ei saa johtaa muiden hankkeiden lupamenettelyjen hidastumiseen entisestään. Lisäksi kaikkien investointien lupakäsittelyn enimmäiskestoksi tulisi asettaa jatkossa esimerkiksi 12 kuukautta ja karsia valituskiellot yhteen.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

Valiokunnan lausunto LiVL 33/2022 vp
Eriävä mielipide 1

että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 26.10.2022

Sheikki Laakso ps
Petri Huru ps
Jouni Kotiaho ps

Valiokunnan lausunto LiVL 33/2022 vp
Eriävä mielipide 2

Eriävä mielipide 2

Perustelut

Kokoomuksen valiokuntaryhmä kantaa huolta liikennepolttoaineiden hintojen noususta ja arjen kustannusten kohtuuttomasta kasvusta lyhyellä ja pidemmällä aikavälillä. Erityisesti nousupaineita aiheuttavat liikennepolttonesteiden jakeluvelvoitteen esitetyt korotukset vuoteen 2030 mennessä. Kokoomuksen valiokuntaryhmä pitää nykyisessä muodossa jakeluvelvoitteen nostamisesitystä erittäin haastavana ja vaatii tästä syystä joustovaraa esitettyyn malliin. Yksi keino on eri raaka-aineiden ja energiamuotojen hyödyntäminen ja sisällyttäminen jakeluvelvoitteen siten, että paine liikennepolttoaineiden hintojen nousulle poistuisi.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että talousvaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi kaksi lausumaa (***Eriävän mielipiteen lausumaehdotukset***).

Eriävän mielipiteen lausumaehdotukset

- 1. Eduskunta edellyttää, että Suomi käyttää maksimaalisesti liikkumavaransa EU:ssa eri raaka-aineiden ja energiamuotojen hyödyntämiseksi siten, että liikkumisen kustannuksien kasvu pidetään kurissa.*
- 2. Eduskunta edellyttää, että hallitus valmistelee tarvittavan lainsäädännön, jotta uusiutuvalla liikennesähköllä ja synteettisillä polttoaineilla voidaan jatkossa täyttää jakeluvelvoitetta siten, että paineet liikennepolttoaineiden hintojen kasvulle hälvenevät.*

Helsingissä 26.10.2022

Janne Heikkinen kok
Jari Kinnunen kok