

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Ilmastovuosikertomus 2022

Ympäristövaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Ilmastovuosikertomus 2022 (K 24/2022 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
- professori Jyri Seppälä, Suomen ympäristökeskus
- johtava tutkija Anu Tuominen, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Liikenne- ja viestintävirasto

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Raportointi

(1) Asiantuntijakuulemisessa ilmastovuosikertomusta on pidetty hyvin laadittuna ja selkeästi jäsennehtynä tavoitteiden näkökulmasta. On kuitenkin katsottu, että kaikkia kokonaisuuksia ei ole kertomuksessa hahmotettu toivottavalla tavalla.

(2) Liikenteen päästöjen kokonaiskuvan hahmottamista hankaloittaa liikenteen päästöjen jakautuminen päästökauppa- ja taakanjakosektoreille. Ensimmäiseen sisältyy Euroopan talousalueen sisäinen lentoliikenne ja jälkimmäisen piiriin kotimaanliikenne kotimaan lentoliikennettä lukuun ottamatta. Vaikka on osittain ymmärrettävää, että taakanjakosektorin ja päästökauppasektorin piiriin kuuluvien liikennemuotojen päästökehitystä käsitellään erikseen, tämä johtaa saadun selvityksen mukaan kokonaiskuvan hämärtymiseen.

Valiokunnan lausunto LiVL 37/2022 vp

(3) Kansainvälisen lento- ja vesiliikenteen päästöt jätetään kokonaan analyysin ulkopuolelle. Näiden kansainvälisten päästöjen huomiointi muuttaa kokonais kuvaa merkittävästi, sillä vaikka lento- ja vesiliikenne saadun selvityksen mukaan muodosti alle 6 prosenttia kotimaanliikenteen päästöistä, lento- ja vesiliikenne edustavat kokonaisuudessaan lähes 29:ää prosenttia kaikista liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä¹. Ulkomaan lentoliikenteen osuus oli noin 17 % (2,6 Mt). Ilmastovuosikertomuksessa tulee valiokunnan näkemyksen mukaan jatkossa selventää liikenteen kokonaispäästöjen muodostumista.

(4) Ilmastovuosikertomuksessa 2022 on tarkasteltu ilmastolain mukaisten vuosien 2030 ja 2035 päästö- ja hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamista VTT:n koordinoiman Hiilineutraali Suomi 2035 — ilmasto- ja energiapolitiikan toimet ja vaikutukset (HIISI) -hankkeen jatkoselvityksessä laadittujen skenaarioiden perusteella. Sekä HIISI-selvityksen että -jatkoselvityksen kaikki laskelmat on toteutettu ennen Venäjän hyökkäystä Ukrainaan, minkä vuoksi laskelmat tulisi päivittää huomioiden erityisesti muutokset energian hankinnassa ja saatavuudessa sekä energiahyödykkeiden hinnoissa, mutta myös laajemmin investointiympäristön muutoksissa. Ilmastovuosikertomuksessa todetaan, että skenaariot päivitetään tulevana vuosina. Valiokunta pitää kuitenkin päivityksiä kiireellisinä.

Tuotantovaiheiden päästöt. (5) Asiantuntijakuulemisen mukaan ilmastomuutoksen kannalta liikennepolitiikkaan liittyy myös se ongelma, että päästölaskelmat huomioivat nykyisellään vain kulkuvälineiden käyttövaiheen päästöt. Tuotantovaiheen päästöjen merkitys tulee tulevaisuuden vähäpäästöisessä liikkumisessa korostumaan entistä enemmän, koska esimerkiksi sähköautot siirtävät päästöjen painopistettä ajoneuvojen valmistusmaihin. Sähköistyminen vähentääkin siksi kokonaispäästöjä vähemmän kuin kansallisia tuotantoperäisiä päästöjä analysoimalla voisi ajatella. Tästä syystä tarvitaan ohjauskeinoja, joilla myös suomalaisten kulutusperäiset päästöt saadaan yhteensopiviksi Pariisin ilmastositomuksen tavoitteiden kanssa. Ilmastovuosikertomukseen sisältyvää kulutusperusteisten päästöjen seurantaa ja sen resursointia on asiantuntijakuulemisessa pidetty ensimmäisenä edellytyksenä kulutusperäisten päästötavoitteiden asettamiselle.

Toimenpiteet

(6) Valtioneuvosto teki toukokuussa 2021 periaatepäätöksen kotimaanliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä, jäljempänä fossiilittoman liikenteen tiekartta. Periaatepäätöksessä linjattiin toimenpiteistä, joilla liikenteen päästövähennystavoitteet vuonna 2030 tulisi saavuttaa. Valiokunta kiinnittää tyytyväisyydellä huomiota liikenne- ja viestintäministeriön arvioon tammikuulta 2022, jonka mukaan liikenteen päästövähennystavoite vuodelle 2030 on mahdollista saavuttaa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan tämän edellytyksenä on saadun selvityksen mukaan,

että fossiilittoman liikenteen tiekartan tuet ja kannustimet toteutetaan täysimääräisesti,

että erilaiset päästövähennyspotentiaalit toteutuvat odotetusti,

¹ Tilastokeskus 2022

Valiokunnan lausunto LiVL 37/2022 vp

että EU:n 55-valmiuspaketin toimet EU:n tieliikenteen päästökauppa mukaan lukien toteutetaan ja

että otetaan käyttöön nykyistä korkeampi uusiutuvien polttoaineiden jakeluvélvoite (34 %).

(7) Valiokunta kantaa huolta siitä, että fossiilittoman liikenteen tiekartan ja Liikenne 12 -suunnitelman mukaisia toimenpiteitä ei ole saadun selvityksen mukaan pystytty toteuttamaan kaikilta osin eivätkä toteutukseen varatut määrärahat ole vastanneet asetettuja tavoitteita.

(8) Ilmastovuosisikertomuksessa on käsitelty hyvin joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn valtionavustusten tilannetta. Joukkoliikenteessä valtionavustukset ovat keskittyneet erityisesti koronapandemian hoitamiseen, johon on kohdennettu vuosina 2020—2022 noin 300 miljoonaa euroa ylimääräistä tukea, mutta fossiilittoman liikenteen tiekartan tukia ei ole toteutettu täysimääräisesti.

(9) Tähän mennessä toteutetut ilmastovuosisikertomuksen kuvaamat liikenteen toimenpiteet ja etenkin investoinnit ovat kohdistuneet pääsääntöisesti fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla ja autokannan uudistamiseen liikenteen verotuksen toimenpitein. Yksityisautoilu ja erityisesti ajoneuvokannan sähköistyminen on täten nostettu päästövähennystavoitteissa keskiöön vuoteen 2030 saakka. Ajoneuvokannan uusiutuminen on kuitenkin hidasta, ja sen lisäksi tarvitaan ajosuoritteiden vähentämiseen tähtääviä toimia.

(10) Yhteiskunnan kannalta kustannus- ja resurssitehokkaimmat toimenpiteet, joina on asiantuntijakuulemisessa pidetty liikennejärjestelmän tehostamista, ovat siten jääneet liian vähälle huomiolle. Näiden toimien mahdollisuuksiin tulisi kiinnittää erityistä huomiota lisätoimia suunniteltaessa. Kaupungit ovat autoriippuvuuden purkamisen suhteen avainasemassa liikennepalveluiden suunnittelun ja infrastruktuurin kehittämisen näkökulmista. Valiokunta korostaa, että liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää systeemitason muutosta ja kestävyys siirtymää.

(11) Liikennejärjestelmän tehostaminen tarkoittaa käytännössä sitä, että erityisesti kaupunkiseuduilla on keskityttävä fossiilisten käyttövoimien korvaamisen lisäksi kestävä kulkutapasiirtymän vauhdittamiseen, ts. edistämään siirtymistä henkilöautoliikenteestä joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Tämä edellyttää panostuksia joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn sekä niitä täydentäviin palveluihin (kuten yhteiskäyttöiset ja integroidut liikkumispalvelut, mikromobility) ja datan hyödyntämiseen sujuvien matka- ja kuljetusketjujen aikaansaamiseksi.

Liikenneköyhyys

(12) Valiokunta on käsitellyt liikenneköyhyyttä 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 liikenneköyhyyydestä ja viittaa lausunnoissa esittämiinsä kantoihin.

Valiokunnan lausunto LiVL 37/2022 vp

(13) 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 joustojen hyödyntämisellä voidaan vähentää liikenneköyhyyttä.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 23.11.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Janne Heikkinen kok
jäsen Petri Huru ps
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Paula Werning sd
varajäsen Tiina Elo vihr

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 37/2022 vp
Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Ilmastovuosikertomuksen laatimisesta on säädetty ilmastolaissa. Ilmastovuosikertomuksella valtioneuvosto raportoi vuosittain eduskunnalle tiedot päästökehityksestä, keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman sekä maankäyttösektorin ilmastosuunnitelman toteutumisesta sekä etenemisestä kohti asetettuja päästövähennystavoitteita. Ilmastovuosikertomus on annettu vuodesta 2019 lähtien. Edellisten ilmastovuosikertomusten eduskuntakäsittelyiden yhteydessä on esitetty toiveita vuosikertomuksen kehittämiseksi. Ilmastovuosikertomusta on kehitetty täten eduskunnan esittämien linjausten pohjalta entistä monipuolisemmaksi, jotta se antaisi mahdollisimman kattavan tilannekuvan ilmastopolitiikan kehityssuunnista.

Tulee muistaa, että Suomen EU-lainsäädäntöön perustuvana velvoitteena on ollut vähentää taakanjakosektorin päästöjä 16 % vuoteen 2020 mennessä ja 39 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 päästötasoon. Lisäksi hallitusohjelman mukaisesti Suomen tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2035 ja hiilnegatiivinen pian tämän jälkeen. Lisäksi uuden ilmastolain perusteella kokonaispäästöjä tulee nyt vähentää 60 % vuoteen 2030 mennessä kiristyen jatkossa edelleen.

Ensinnäkin Perussuomalaisten valiokuntaryhmä on alusta pitäen suhtautunut varsin kriittisesti nyt tehtyihin esityksiin, koska kertomukseen ja sen mukanaan tuomiin lakeihin liittyy paljon sellaisia vaikutuksia, joita Perussuomalaiset eivät voi hyväksyä. Biopolttoaineiden, erityisesti kehittyneiden biopolttoaineiden (jakeluvelvoite) fossiilisia tuotteita korkeammat hinnat tulevat nostamaan polttoainekustannuksia. Perussuomalaiset haluavat taata maamme teollisuuden kansainvälisen kilpailukyvyn tuleville vuosille. Nyt esitetyt sekä hallituksen että unionin energia- ja ilmastopolitiikan liian kunnianhimoiset tavoitteet johtavat päinvastaiseen tulokseen. Tämä vaikuttaa etenkin maamme metsäteollisuuteen erittäin negatiivisella tavalla.

Perussuomalaiset näkevät, että ei ole tarpeen tehdä sellaisia päätöksiä, joista koituu Suomelle ja Suomen yrityksille kilpailukykyhaittaa. Kertomuksen ehdotuksista, kun ne laitetaan hallituksen toimesta ja lakien kautta käytäntöön, koituu tai syntyy huomattavat kustannukset eri toimijoille sekä yrityssektoreille (ml. kuljetus- metsäteollisuus) aivan kuten edellä on jo todettu.

Myös logistiikkakustannusten nousun vaikutus on esityksen myötä Suomen kaltaisessa pitkien logististen yhteyksien maassa huomattava. Henkilöautoilijat maksavat tästä sievoisen summan korotettuina polttoainemaksuina. Näitäkään kustannuksia hallitus ei tuo omassa esityksessään selkeästi julki. Samaten valiokuntaryhmämme linjaa, että on myös huolehdittava siitä, että emme omatoimisesti lisää EU-sääntelyn rinnalle enää kansallista (yli)sääntelyämme. Etenkin tällä kaudella hallituksen EU:n edunvalvonta on ollut luokattoman heikkoa.

Lopuksi valiokuntaryhmämme näkee, että poliittisia päätöksiä tehtäessä tulisi aina asettaa etujalle maamme kansallinen etu. Nyt näin ei ole tapahtunut. Ei siis tässäkään kertomuksessa. Tämä on sekä pöyristyttävää että tuomittavaa. Istuva hallitus tuntuukin täysin unohtaneen sen pääasial-

Valiokunnan lausunto LiVL 37/2022 vp
Eriävä mielipide

lisen tehtävän: Suomen kansan ja sen edun ajamisen turhan ilmastovouhotuksen ja maailman parantamisen sijaan.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 23.11.2022

Petri Huru ps
Jouni Kotiaho ps