Valiokunnan lausunto LiVL 10/2020 vp– K 18/2020 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Ilmastovuosikertomus 2020

Ympäristövaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Ilmastovuosikertomus 2020 (K 18/2020 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava ympäristövaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut (etäkuuleminen):
- ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Ilmastovuosikertomus 2020:n mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kehitykseen vaikuttaa keskeisesti kolme eri tekijää, jotka ovat liikennesuoritteen kehitys, liikennevälineiden energiatehokkuus ja käytetyt energialähteet. Valiokunta pitää hyvänä, että keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma sisältää kaikkia näitä koskevia tavoitteita ja toimia.

Saavutetut tulokset

Kertomuksessa todetaan, että vuoden 2019 pikaennakkotietojen mukaan liikenteen päästöt laskivat 3 % (0,3 Mt CO_2-ekv.) edelliseen vuoteen verrattuna. Liikenteen sektorin keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman toimenpiteet on pääosin toimeenpantu tai toimeenpano on käynnissä. Valiokunta kantaa kuitenkin huolta siitä, että toimeenpanematta ovat osittain toimenpiteet autokannan uudistamiseksi ja henkilöautosuoritteen kasvun taittamiseksi.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelman toimeenpano on käynnissä. Tavoitteena on toteuttaa ohjelma tällä hallituskaudella. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on vuoden 2020 talousarviossa varattu 24,9 miljoonaa euroa. Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä sen olevan merkittävästi aiempia vuosia enemmän.

Valmis
5.0

Liikennesuoritteen kehitys

Henkilöautojen suoritteen osalta tavoitteena on kasvun taittuminen kaupunkiseudulla 2020-luvulla. Vuosina 2016—2018 henkilöautojen suorite kaupunkien katuverkolla näyttää kertomuksen mukaan jonkin verran pudonneen. Suorite on kuitenkin kasvanut maanteillä ja raskaassa liikenteessä. Tämän vuoksi valiokunta toteaa, että tähän tulee kiinnittää jatkossa erityistä huomiota.

Liikennevälineiden energiatehokkuus

Kertomuksen mukaan sähköautojen osalta näyttää siltä, että 250 000 auton tavoite saavutetaan nykyisillä ohjauskeinoilla helposti ja sähköautoja on vuonna 2030 todennäköisesti paljon enemmän. Vuoden 2019 lopussa Suomessa oli yli 9 000 kaasukäyttöistä ja yli 29 000 sähkökäyttöistä henkilöautoa, mikä ylittää asetetut välitavoitteet vuodelle 2020.

Lisäksi keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa on asetettu tavoitteeksi, että suomalainen autokanta uusiutuisi huomattavasti nykyistä nopeammin ja että uusien autojen ominaispäästöt putoaisivat lähelle EU:n autovalmistajille asetettua keskimääräistä raja-arvoa (95 g/km) vuoteen 2020 mennessä. Nykyinen vähenemistahti ei kuitenkaan riitä tavoitteen saavuttamiseksi. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä on viime vuosina jatkanut nousuaan ollen 12,2 vuotta vuonna 2019. Valiokunta katsoo, että autokannan uusiutumiseen tulee pyrkiä monin tehokkain keinoin, ja pitää hyvänä, että hallitus pyrkii autokannan uusiutumiseen muun muassa romutuspalkkiota käyttämällä.

Kertomuksen mukaan erityisesti dieselkäyttöisten autojen ominaispäästöt ovat kasvaneet vuosina 2016—2019. Valiokunta kantaa huolta siitä, että uusien suurimoottoristen dieselautojen ominaispäästöt kasvavat, ja toteaa, että autokannan uusimisessa tulee pyrkiä suosimaan vähäpäästöisiä ajoneuvoja.

Käytetyt energialähteet

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa on asetettu tavoitteeksi, että 30 % (fyysinen osuus ilman tuplalaskentaa) kaikesta liikenteeseen myydystä nestemäisestä polttoaineesta olisi biopolttoaineita vuonna 2030. Tavoitteen mukainen laki jakeluvelvoitteen kiristämisestä 30 %:iin vuoteen 2030 mennessä astui voimaan huhtikuussa 2019, ja kertomuksen mukaan voidaan olettaa lakisääteisen tavoitteen toteutuvan.

Valiokunta korostaa uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden merkitystä ja katsoo, että myös lentoliikenteessä on hyvä pyrkiä uusien polttoaineiden yleistymiseen. Valiokunta korostaakin vähähiilisten uusiutuvien lentopolttoaineiden merkitystä sille, että ilmailuala voi tehokkaasti vähentää hiilijalanjälkeään.

Jatkotoimenpiteitä

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteessa (VTT / Aliisa 2020) on arvioitu, että olemassa olevilla toimilla saavutetaan vielä noin 3,2 Mt CO_2 -ekv. päästövähenemä, eli uusilla toimenpiteillä tulisi kattaa noin 1,5 miljoonan ton-

nin päästövähenemä liikenteessä vuoteen 2030 mennessä. Tämän vuoksi valiokunta korostaa, että asetettuihin tavoitteisiin tulee pyrkiä laajaa keinovalikoimaa käyttäen. Tärkeimpinä valiokunta pitää fossiilitonta tiekarttaa, liikenteen verotusta ja valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta

Valiokunta pitää erittäin tärkeänä tiekartan luomista fossiilittomaan liikenteeseen hiilineutraaliustavoitteen mukaisesti. Lokakuussa valmistuneessa loppuraportissa kuvataan kotimaan liikenteen päästökehitystä, päästövähennystavoitteita sekä tavoitevuosia 2030 ja 2045 silmällä pitäen eri keinoja, joilla päästöjä voidaan vähentää. Raportissa jokaisen kulkumuodon osalta tarkastellaan toimenpiteitä vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön edistämiseksi, liikennevälineiden energiatehokkuuden parantamiseksi, liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi sekä hinnoittelun keinoja. Tiekarttaa valmistellaan parhaillaan, ja se on tarkoitus viedä valtioneuvoston käsittelyyn vuoden 2020 loppupuolella.

Liikenteen verotus

Kertomuksen mukaan tällä hallituskaudella valmistellaan lisäksi liikenteen verouudistus. Liikenteen verotuksen uudistamista selvitetään valtiovarainministeriön asettamassa työryhmässä, jonka toimikausi päättyy maaliskuussa 2021. Valiokunta pitää verotusta yhtenä tehokkaimmista keinoista ympäristöystävällisempiin valintoihin ohjaamisessa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Valtakunnallisen Liikenne12-liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu on parhaillaan käynnissä, ja sen on määrä olla valmiina keväällä 2021. Suunnitelman tavoitteiden ja strategisten linjausten mukaisesti ihmisten mahdollisuus valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranee. Valiokunta korostaa, että liikennejärjestelmän tulee mahdollistaa asuminen ja kansalaisten liikkuminen ja tavarankuljetusten toimivuus koko maassa. Tämä edellyttää myös henkilöautoliikenteen ja raskaan liikenteen kehittämistä nykyisten linjausten puitteissa.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2020 vp

Helsingissä 12.11.2020

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Sandra Bergqvist r
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Janne Heikkinen kok
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Matias Marttinen kok
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Kari Tolvanen kok
jäsen Paula Werning sd
varajäsen Jari Myllykoski vas
varajäsen Jari Ronkainen ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Perustelut

Ensimmäinen ilmastovuosikertomus annettiin eduskunnalle kesäkuussa 2019. Siinä tarkasteltiin erityisesti taakanjakosektorin päästökehitystä ja vuonna 2017 valmistuneen keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) toimeenpanoa. Suunnitelma sisältää toimet taakanjakosektorin (päästökaupan ulkopuoliset sektorit) vuodelle 2030 asetetun päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi. Taakanjakosektorille lasketaan muun muassa liikenteen, maatalouden, rakennusten erillislämmityksen ja jätehuollon päästöt. Ensimmäinen vuosikertomus sisälsi myös tiedot politiikkatoimista ja sopeutumisesta. Sittemmin nyt käsittelyssä olevassa ilmastovuosikertomuksessa on valiokunnan lausunnossa esitetyt kehittämistarpeet sekä kuulemisten yhteydessä saatu palaute otettu huomioon erityisesti raportoinnin laajuuden osalta.

Perinteisesti Suomen kansallinen ilmastopolitiikka on perustunut hallituksen ohjelmiin ja suunnitelmiin. Ilmastolain mukainen suunnittelujärjestelmä toimii nykyisin rinnakkain energia- ja ilmastostrategian laatimisprosessin kanssa. Niitä on laadittu säännöllisesti jo vuodesta 2001 lähtien ja niissä on linjattu energia- ja ilmastopolitiikan suuntaviivoista sekä yleisellä että toimenpidetasolla.

Ensinnäkin perussuomalaisten valiokuntaryhmä näkee, että ilmastokertomukseen sisältyy laajasti sellaisia ilmastopoliittisia asioita ja toimenpiteitä, joista valiokuntaryhmämme on yhä enemmässä määrin huolestunut. Emme edelleenkään voi hyväksyä istuvan hallituksemme, emmekä myöskään EU:n ilmastosuunnitelmia. Nykyisen lain mukaan nimittäin Suomen kansallinen tavoite on vähintään 80 %:n päästövähennys vuonna 2050 verrattuna vuoteen 1990. Kokonaisuudessaan näemme ne isossa kokonaiskuvassa sekä liian tiukkoina että kunnianhimoisina, mitkä vain rankaisevat Suomen kansaa elämisen, asumisen ja liikkumisen suhteen. Samoin näemme, että nyt ehdotettu ilmastopolitiikan suunnitelma on monesta eri näkökulmasta muutoinkin varsin ongelmallinen. Eräs tällainen tosiseikka on se, että ilmastolaissa tullaan todennäköisesti asettamaan Suomelle tiukemmat kansalliset päästövähennystavoitteet myös vuodelle 2030 kuin nykyinen EU-lainsäädäntö edellyttäisi. EU:n pitkän aikavälin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä, kuten edellä on todettu. Myös hiilineutraaliuden osalta Suomella on siis EU:ta kunnianhimoisempi aikataulu, mikä sekin on kunnianhimoinen.

Toisaalta emme myöskään katso hyvällä sitä, että alkuvuodesta komissio julkaisi vihreän kehityksen ohjelman (European Green Deal). Kyseessä on siis toimenpidepaketti, jonka tavoitteena on mm. vähentää päästöjä merkittävästi sekä säilyttää Euroopan luontoympäristö. Sen on täten tarkoitus luoda pohja reilulle ja oikeudenmukaiselle siirtymälle ilmastoasioissa. Näin ei kuitenkaan näkemyksemme mukaan tapahdu, sillä paketti on kaukana "reilusta", koska edellä olevan paketin kautta EU pyrkii yhä voimakkaammin puuttumaan jäsenmaiden asioihin ilmasto- ja energiapolitiikan varjolla. Tätä me perussuomalaiset emme voi hyväksyä. Samalla tulee myös muistaa, että tähän toimenpidepakettiin sisältyy myös suunnitelma EU:n vuoden 2030 tavoitteiden nostosta sekä EU:n ilmastolaki, johon tullaan kirjaamaan hiilineutraaliustavoite vuodelle 2050. Vuoden 2030 päästövähennystavoitteen nostoa koskevat lainsäädäntöehdotukset annetaan kesällä 2021 komission toimesta.

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2020 vp
Eriävä mielipide

Lopuksi haluamme muistuttaa siitä, että keskeisimmät keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan sisältyvät toimeenpannut toimet ovat liikenteessä käytettävien biopolttoaineiden jakeluvelvoite sekä kevyeen polttoöljyyn sekoitettavan biopolttoöljyn jakeluvelvoite. Perussuomalaiset näkevät, että tämä jakeluvelvoitevaade lisää autoilevalle kansallemme liikkumis- ja muita kustannuksia merkittävästi. Samaten se lisää yritysten sekä teollisuuden kustannuksia merkittävästi.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja että ympäristövaliokunta ehdottaa esitetyn kannanoton lisäksi hyväksyttäväksi seuraavan kannanoton:

Eduskunta edellyttää, että kertomuksen johdosta hallitus ryhtyy toimenpiteisiin, joilla se lopettaa ylikireitä ilmastopoliittisia toimia ja tekee päätöksiä niistä lähtökohdista käsin, mitkä korostavat työllisyystoimia ylikireän ilmastopolitiikan sijaan.

Helsingissä 12.11.2020

Sheikki Laakso ps
Jari Ronkainen ps