Valiokunnan lausunto LiVL 8/2020 vp– E 118/2020 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selvitys: EU:n uusi ilmastotavoite 2030

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selvitys: EU:n uusi ilmastotavoite 2030 (E 118/2020 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut (etäkuuleminen):
- neuvotteleva virkamies Marjo Nummelin, ympäristöministeriö
- erityisasiantuntija Niina Honkasalo, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Katja Lohko-Soner, Liikenne- ja viestintävirasto
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- Finnair Oyj
- Neste Oyj
- Suomen Varustamot ry

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Ehdotus

Komissio julkaisi 17.9.2020 2030 päästötavoitetta koskevan suunnitelman (Stepping Up Europe's 2030 climate ambition), joka koostuu komission tiedonannosta koskien 2030 tavoitteen nostoa, tähän liittyvästä vaikutusten arvioinnista, EU-laajuisesta kansallisten energia- ja ilmastosuunnitelmien (NECP) arvioinnista sekä ehdotuksesta EU:n ilmastolain päivittämisestä niin että siinä huomioidaan uusi 2030 tavoite.

Komission esittää EU:n uudeksi 2030 tavoitteeksi vähintään 55 %:n päästövähennystä verrattuna vuoteen 1990 ja tämän tavoitteen lisäämistä EU:n ilmastolakiin. Tavoite sisältää sekä päästöt että nielut. Komission ehdotus perustuu laajaan vaikutusten arviointiin, jonka perusteella tavoite on mahdollista saavuttaa vastuullisella ja sosiaalisesti oikeidenmukaisella tavalla. Tavoitteen saa-

vuttaminen edellyttää merkittäviä investointeja, jotka samalla myös edistävät vihreää elpymistä COVID-19 kriisistä.

EU:n nykyinen politiikkakehikko ei ole riittävä EU:n 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi. EU:n laajuinen päästökauppa on keskeinen keino päästöjen vähentämiseksi. Lentoliikenteen osalta EU:n tulisi jatkaa ainakin EU:n sisäisen lentoliikenteen päästöjen sääntelyä päästökaupan kautta sekä lisätä vähintään EU:n sisäinen meriliikenne päästökaupan piiriin. Päästökaupan ohella myös energiaverodirektiivi on keskeinen instrumentti päästöjen hinnoittelemiseksi ja päästöjen vähentämiseksi. Ehdotettuun 2030 tavoitteeseen on täysin integroitu maankäyttö, maankäyttö ja maankäytön muutos (LULUCF) –sektori siten, kuin se raportoidaan UNFCCC:n inventaariossa. Uusiutuvan energian käyttöä tulisi lisätä tiukentuvan 2030 päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi. Energiatehokkuuden lisääminen sekä tavoitteiden ja jäsenmaiden kansallisten energia- ja ilmastosuunnitelmien NECP:ien välisen kuilun umpeen kurominen edellyttää toimia useilla osa-alueilla.

Liikennesektorilla ajoneuvojen CO_2-standardit ovat tehokas keino edistää vähäpäästöisten ajoneuvojen kehitystä ja käyttöä. Komissio tulee tekemään ehdotuksen henkilö- ja pakettiautojen 2030 standardien kiristämisestä kesäkuuhun 2021 mennessä. Vuoden 2050 hiilineutraaliustavoite edellyttää, että tieliikenteen päästöjen tulee olla nolla vuonna 2050. Muutos edellyttää infrastruktuuria ja latausverkostoa päästöttömille ajoneuvoille. Tässä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan direktiivin uudelleen tarkastelu on keskeisessä roolissa. Komissio tulee lähikuukausina arvioimaan tarkemmin liikennesektorin roolia hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa sekä sitä, milloin polttomoottoriautojen markkinoille tulon tulisi loppua.

Valtioneuvoston kanta

Suomi tukee komission ehdotusta EU:n 2030-päästövähennystavoitteen korottamisesta nykyisestä vähintään 40%:sta vuoden 1990 tasoon verrattuna vähintään 55%:iin. Suomen näkemyksen mukaan ensisijaisesti tavoite tulisi saavuttaa päästöjä vähentämällä. Suomi korostaa, että EU:n 2030 päästövähennystavoitteen tulee olla linjassa vuodelle 2050 sovitun ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa. EU:n vähintään 55% tavoite tukee Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista ja on myös paremmin linjassa Suomen 2035 hiilineutraaliustavoitteen kanssa.

Suomi korostaa komission tavoin, että korkeammat 2030-tavoitteet lisäävät myös EU:n energiaomavaraisuutta, luovat uusia työpaikkoja sekä parantavat ympäristön tilaa ml. ilmanlaatua. Suomi korostaa myös että ilmastotoimet on tehtävä oikeudenmukaisella ja kaikki huomioon ottavalla tavalla. Lisäksi Suomi yhtyy komission näkemykseen siitä, että tarvittavat teknologiat ja osaaminen sekä investointiympäristö ovat jo pitkälti saatavilla. Kuten komissio tuo esille, tietyillä sektoreilla on kuitenkin tarpeen kiinnittää huomiota erityisesti uusien teknologioiden saamiseen laajamittaiseen käyttöön.

Suomi pitää tärkeänä, että EU:n 2030-tavoitteen nostosta päätetään mahdollisimman pian ja että EU voi ilmoittaa korotetun tavoitteensa YK:lle vuoden loppuun mennessä. Pariisin sopimuksen mukaisesti osapuolet päivittävät päästövähennystavoitteensa (Nationally Determined Contributions, NDC) vuoden 2020 aikana.

Suomi pitää tärkeänä, että komissio tarkastelee huolellisesti ja laajasti 2030-tavoitteen saavuttamiseen liittyvää lainsäädäntöä ja antaa ehdotukset niiltä osin, kuin lainsäädäntöä on tarkoituksenmukaista uudistaa, kesällä 2021. Suomi yhtyy myös tarpeeseen arvioida mahdollisen uuden toimialakohtaisen lainsäädännön ja –politiikkojen tarve korotetun 2030 tavoitteen ja 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseksi. Tarkastelussa tulisi ottaa huomioon jäsenmaakohtaiset vaikutukset sekä se minkälainen vaikutus muutoksilla on käynnissä olevaan toimeenpanotyöhön.

Komission tiedonannossa ei vielä määritellä päästöjen ja poistumien osuutta korotetun 2030-tavoitteen saavuttamiseksi. Suomi korostaa, että siirtymän kohti ilmastoneutraaliutta tulee ensisijaisesti tapahtua vähentämällä fossiilisten päästöjä. Lisäksi on tavoiteltava maankäyttösektorin nielun ylläpitoa ja kasvua.

Suomi katsoo, että komission tiedonannossa esitettyjen lainsäädännön muuttamiseen liittyvien vaihtoehtojen osalta olisi hyödyllistä täsmentää myös tulevien muutosehdotusten aikatauluja.

Suomen yksityiskohtaisemmat kannat lainsäädännön uudistamiseen otetaan komission varsinaisten lainsäädäntöehdotusten julkistuksen yhteydessä, kun myös niitä koskevat vaikutusarvioinnit ovat saatavilla.

Päästökauppa

Suomi tukee komission näkemystä siitä, että päästövähennystavoitetta kiristettäessä päästökaupan roolia kasvatetaan päästövähennysten aikaansaamiseksi. Suomi katsoo, että päästökauppadirektiivin uudistamisella tulisi vaikuttaa siihen, että päästöoikeuksien hinta pysyy riittävän korkeana, jotta se ohjaa tehokkaasti ja nopeasti päästöjen vähentämiseen. Samalla tulee huolehtia eurooppalaisen teollisuuden kilpailukyvystä.

Suomi katsoo, että päästökauppaa voidaan vahvistaa päästökattoa alentamalla, lineaarista päästövähennyskertointa kiristämällä sekä vahvistamalla markkinavakausvarantoa, mukaan lukien sen sisäänsiirto-osuuden ylläpitämisellä korkeammalla tasolla vuoden 2023 jälkeen.

Suomi korostaa, että komission tulee tarkastella huolellisesti eri vaihtoehtoja erityisesti liikenteen ja rakennusten päästöjen vähentämiseksi, mukaan lukien päästökaupan soveltamisalan laajentamista ja/tai mahdollisten täydentävien EU-tason järjestelmien kehittämistä. Soveltamisalan laajentaminen ja/tai mahdollisten täydentävien järjestelmien kehittäminen edellyttävät perusteellista harkintaa ja politiikkakokonaisuuksien huomioonottamista. Samalla tulee arvioida päästökaupan toimivuutta päästövähennyskeinona ja sen hintaohjausvaikutusta muiden jo olemassa olevien päästövähennyskeinojen ohella ja näiden yhteisvaikutus huomioon ottaen.

Suomen näkemyksen mukaan päästökaupan vaikuttavuutta lentoliikenteen päästöjen vähennyskeinona EU:ssa tulee vahvistaa. Ilmaisten päästöoikeuksien osuutta tulee asteittain vähentää. Komission tulee selvittää aikataulua, jolla ilmaisista päästöoikeuksista voitaisiin kokonaan luopua.

EU:n päästökaupan tai muun vastaavan päästökauppajärjestelmän soveltaminen tieliikenteeseen vaatii huolellisen arvion sosiaalisista ja kilpailukykyvaikutuksista sekä tehokkuudesta päästövä-

hennyskeinona. Komission tulee arvioida myös tieliikenteen erillisen päästökauppajärjestelmän rakentamista yleiseen päästökauppajärjestelmään sisällyttämisen lisäksi.

EU:n päästökaupan tai muun vastaavan päästökauppajärjestelmän soveltaminen meriliikenteeseen vaatii huolellisen arvion sosiaalisista ja kilpailukykyvaikutuksista sekä tehokkuudesta päästövähennyskeinona. Lisäksi tulee ottaa huomioon hiilivuodon riski ja vaikutukset lähimerenkululle ja ulkomaankaupan kuljetuksille sekä talvimerenkulun erityisolosuhteille. Myös meriliikenteen päästökaupan osalta on tarpeen edelleen tarkastella vaihtoehtoja, joissa meriliikenne olisi erillään muusta EU:n päästökaupasta.

Suomi pitää tärkeänä, että EU vaikuttaa tehokkaasti siihen, että IMO sopisi mahdollisimman pian sen alustavan kasvihuonekaasupäästöstrategian tavoitteiden kanssa linjassa olevien ja mahdollisimman kunnianhimoisten päästövähennyskeinojen käyttöönotosta.

LULUCF-asetus

Suomen tavoitteena on siirtyminen kasvihuonekaasuinventaarioon pohjautuvaan laskentaan. Vuodelle 2021 kaavaillun uuden esityksen LULUCF-asetuksen muuttamisesta tulisi kannustaa varastojen ja nielujen vahvistamiseen nykyistä paremmin sekä mahdollistaa niiden huomioonottaminen taakanjakosektorilla joustoina kuten nykyisessä järjestelmässä. Suomen tavoitteena on asetuksen muutoksessa metsiä koskevan kattoluvun poistaminen tai kasvattaminen vähintään siltä osin kuin se rajoittaa metsien hiilinielujen hyödyntämistä muiden asetuksen alaisten maankäyttöluokkien päästöjen kattamiseen. Tämä saattaa edellyttää asetuksen muiden osien tarkastelua niin, että asetuksen EU-tason ilmastotavoitteiden toteutuminen taataan.

Suomi pitää tärkeänä, että tulevaisuudessa maankäyttösektorin hiilinielut ja varastot otetaan todenmukaisesti huomioon ilmastolaskelmissa.

Suomi korostaa yleisesti sitä, että maankäyttösektorin ja erityisesti metsien hiilinieluja ja varastoja tulee voida hyödyntää kansallisesti nykyistä joustavammin ja todenmukaisemmin EU:n vuotta 2050 koskevan ilmastoneutraaliustavoitteen täyttämisessä.

Suomi katsoo myös, että tulevaisuudessa LULUCF-sektorin mallin tulisi pohjautua projektioiden sijaan kansallisesti raportoituihin kasvihuonekaasujen päästöihin ja poistumiin. Tämä tarkastelutapa olisi linjassa myös, EU:n ilmastolain hiilineutraaliustavoitteen ja Suomen oman 2035-tavoitteen saavuttamisen näkökulmasta. Tarkastelu eroaisi nykyisen LULUCF-asetuksen mukaisesta tarkastelusta merkittävästi.

Pidemmällä aikavälillä Suomi olisi valmis tarkastelemaan mahdollisuutta siirtyä kohti laajempaa maatalouden, metsät ja maankäytön sisältävää AFOLU-sektori-tarkastelua, joka sisältäisi LULUCF-sektorin lisäksi myös maataloussektorin päästöt ja poistumat. Tämän tarkastelun tulisi pohjautua jäsenmaakohtaisten päästöjen ja poistumien vuosittaiseen tarkasteluun.

Taakanjakoasetus

Suomi suhtautuu myönteisesti siihen, että komissio tarkastelee lisäkeinojen luomista EU-tasolla taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi mukaan lukien siten että taakanjakosektorin päästöistä nykyistä enemmän sisällytettäisiin päästökauppaan ja että pitkällä aikavälillä myös maankäyttösektoria laajennettaisiin. Suomi korostaa, että kun voimassa olevaa taakanjakoasetusta ja jäsenmaiden sitovia kansallisia tavoitteita muutetaan, tulee tavoitteiden perustua sekä BKT:hen että kustannustehokkuuteen, ja että kustannustehokkuuden tulisi korostua jäsenmaakohtaisten tavoitteiden asettamisessa nykyistä paremmin.

Suomi pitää myös tärkeänä, että lainsäädännössä tulisi säilyttää mahdollisuus nykyisiin joustoihin kauden aikana sekä myös mahdollistaa tarkasti määritellyin kriteerein rajoitettu joustavuus eri sektoreiden välillä. 2030 velvoitteen saavuttamiseksi on mahdollista käyttää tietyin kriteereiden määriteltyjä joustokeinoja, esimerkiksi siirtää pieni määrä päästövähennysyksiköitä päästökaupan tai LULUCF-asetuksen puolelta taakanjakosektorille. Lisäksi on mahdollista säästää vuotuista päästövähennysyksiköiden ylijäämää seuraaville vuosille tai hankkia päästövähennysyksiköitä muilta jäsenvaltioilta.

Energialainsäädäntö

EU:n 2030 päästövähennystavoitteen kasvattaminen voi edellyttää energialainsäädännön uudelleenarviointia, sillä energiasektorilla on keskeinen rooli päästövähennystavoitteen saavuttamisessa. Suomi pitää hyvänä, että 2030 ilmastotavoitteen uudelleentarkastelun pohjaksi komissio laatii kattavat vaikutusarvioinnit hyvissä ajoin ennen mahdollisia ehdotuksia energialainsäädännön avaamisesta. Vaikutusarviointien tulisi sisältää jäsenmaakohtaisia arvioita. On tärkeää, että tarvetta energialainsäädännön avaamiselle arvioidaan huolella, sillä puhtaan energian paketin toimeenpano on kesken. Energiatehokkuusdirektiivin tulisi kannustaa ensisijaisesti todelliseen energiatehokkuuteen, ei energian kulutuksen rajoittamiseen. Toimijat tarvitsevat ennakoitavaa ja pitkäjänteistä lainsäädäntöä, jotta päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen tarvittavat merkittävät yksityiset investoinnit toteutuvat.

Tieliikenne

Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian tulee luoda liikenteen osalta toimenpidepolku, joka mahdollista ilmastoneutraalisuuden saavuttamisen 2050. Liikennesektorilla tarvitaan vahvaa sääntelyä, joka ohjaa pitkäjänteisesti päästöjen vähentämiseen. Suomi pitää keskeisinä toimia liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien edistämiseksi. EU:n tulisi luoda näkymä sille, kuinka uusiutuvia polttoaineita saadaan ohjattua erityisesti lento- ja meriliikenteen sekä raskaan liikenteen käyttöön varmistaen myös kyseisten polttoaineiden riittävyys.

Suomi jakaa komission näkemyksen tarpeesta kiristää autonvalmistajille asetettavien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen raja-arvoja vuodelle 2030 ja sen jälkeen.

Valiokunnan lausunto LiVL 8/2020 vp

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta korostaa, että on ensiarvoisen tärkeää, että tavoitteisiin pyritään EU:n yhteisillä toimilla. Näin tavoitteet eivät heikennä Suomen kilpailuasemaa suhteessa muihin Euroopan unionin valtioihin. On myös hyvä pitää vaihtoehtoisia polttoaineita keinovalikoimassa tavoitteiden saavuttamiseksi.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että uudet teknologiat luovat myös toimintamahdollisuuksia ja voivat siten olla kilpailuetu kehittyville yrityksille. Esimerkkejä tästä löytyy muun muassa rikkipäästöjen tiukentamisen myötä Suomessa kehitetyistä uusista puhtaammista moottoreista ja rikkipesureista. Näin ollen uusien ratkaisujen myötä syntyy myös kilpailuetuja ja uusia toimintamahdollisuuksia.

Valiokunta korostaa, että EU:n tulee pitää nyt esillä olevia tavoitteita myös tavoitteina kansainväliselle yhteistyölle esimerkiksi merenkulun ja ilmailun osalta. Näin EU:n sekä Suomen tulee pyrkiä vaikuttamaan siihen, että IMO:n puitteissa hyväksyttäisiin vastaavat tavoitteet. On myös tärkeää pyrkiä saamaan ilmailun suuria maita CORSIA:n piiriin jo ennen vuotta 2027.

Valiokunta pitää asiaa ja sen jatkokäsittelyn seuraamista tärkeinä. Tämän vuoksi valiokunta katsoo, että eduskuntaa on oikea-aikaisesti pidettävä ajan tasalla, jotta valiokunta tarvittaessa voi tarkentaa kantojaan.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa edellä esitetyin täsmennyksin valtioneuvoston kantaan.

Valiokunnan lausunto LiVL 8/2020 vp

Helsingissä 15.10.2020

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Sandra Bergqvist r
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jouni Kotiaho ps
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

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker