Valiokunnan lausunto YmVL 25/2016 vp– E 86/2016 vp

Ympäristövaliokunta

Valtioneuvoston selvitys: Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia, tiedonanto

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selvitys: Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia, tiedonanto (E 86/2016 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- ylitarkastaja Laura Sarlin, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylitarkastaja Laura Aho, ympäristöministeriö
- apulaisprofessori Heikki Liimatainen, Tampereen teknillinen yliopisto
- tutkimusprofessori Nils-Olof Nylund, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Ehdotus

Euroopan komissio julkaisi 20.7.2016 tiedonannon "Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia" (COM(2016) 501 final). Strategian tarkoituksena on edistää merkittävästi EU:n talouden nykyaikaistamista, auttaa vähentämään liikenteen päästöjä ja täyttää EU:n sitoumukset Pariisin sopimuksen mukaisesti. Strategian tavoitteena on, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat vuonna 2050 vähintään 60 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990 ja vakaalla uralla kohti nollatasoa. Samalla on jyrkästi vähennettävä terveyttä vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä.

Strategiassa keskitytään kolmeen olennaiseen tekijään liikennesektorin ohjaamiseksi oikeaan suuntaan teknologianeutraaliutta noudattaen ja työpaikkoja, kasvua ja investointeja edistäen. Nämä ovat: 1) liikennejärjestelmän parempi tehokkuus, 2) liikenteen vähäpäästöinen vaihtoehtoinen energia ja 3) vähäpäästöiset ja päästöttömät ajoneuvot. Muutosta tuetaan myös eräillä horisontaalisilla tekijöillä, esimerkiksi energiaunionistrategialla, tutkimuksella ja innovoinnilla,

teollisuus- ja investointipolitiikalla, digitaalisten sisämarkkinoiden strategioilla ja osaamisohjelmalla. Koska maantieliikenteen osuus liikenteen aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä on yli 70 prosenttia ja se vastaa suurimmasta osasta ilmansaasteita, toimet keskitetään tälle alalle. Kuitenkin myös muiden liikennemuotojen tulee antaa oma panoksensa.

Liikennejärjestelmän tehokkuus

Strategiassa todetaan, että liikenteen järjestämistapa muuttuu uuden tekniikan, liiketoimintamallien ja liikkumismuotojen myötä. Tästä on osoituksena esimerkiksi jakamistalouden nopea laajentuminen liikenteen alalla. Liikkuvuuteen vaikuttaa entistä enemmän kysyntä, mikä johtaa resurssien optimaalisempaan käyttöön. Tiedot, selkeämmät hintasignaalit ja multimodaalinen liikennejärjestelmä tukevat tätä muutosta, minkä vuoksi niillä on keskeinen rooli EU:n lähestymistavassa vähäpäästöiseen liikkuvuuteen.

Liikenteen vähäpäästöinen vaihtoehtoinen energia

EU:ssa liikenne on edelleen noin 94-prosenttisesti riippuvainen öljystä polttoaineena. Tämä osuus on huomattavasti suurempi kuin millään muulla alalla, ja se tekee liikenteestä erittäin riippuvaisen tuonnista. Vaikka siirtyminen vähäpäästöiseen vaihtoehtoiseen energiaan on liikenteessä jo alkanut, sitä on nopeutettava seuraavien kymmenen vuoden aikana. Tämä antaa Euroopalle mahdollisuuden saavuttaa johtoasema uusissa tuotteissa, kuten kehittyneissä biopolttoaineissa. Komissio tutkii, voitaisiinko EU:ssa asettaa polttoainetoimittajille velvoite toimittaa tietty osuus polttoaineista uusiutuvana energiana, esimerkiksi käyttämällä sekoitusvaltuutusta tai velvoittamalla vähentämään toimitetun energian aiheuttamaa kasvihuonekaasujen vaikutusta. Huomio kiinnitetään jatkossa ns. edistyneisiin biopolttoaineisiin, ei ravintokasveista jalostettaviin ns. perinteisiin biopolttoaineisiin.

Suuri osa vaihtoehtoisista polttoaineista (sähkö mukaan lukien) edellyttää myös uuden jakeluinfran rakentamista koko EU:n alueella. EU:n jakeluinfradirektiivin pohjalta jäsen-valtiot laativat marraskuuhun 2016 mennessä omat toimintaohjelmansa julkisesti saatavilla olevien latauspisteiden ja maakaasun tankkausasemien sekä vaihtoehtoisesti vedyn tankkausasemien käyttöönottoa varten. Jotta sähkökäyttöiset ajoneuvot hyväksytään ja otetaan käyttöön yleisesti, lataus- ja huoltoinfrastruktuurin on oltava laajalti käytettävissä kaikkialla Euroopassa. Samalla on huolehdittava EU:n laajuisten sähköisen liikenteen palvelumarkkinoiden syntymisestä. Tarvittavia lisätoimia ovat esimerkiksi maksujen rajat ylittävä yhteentoimivuus ja latauspisteitä koskevien tosiaikaisten tietojen antaminen.

Vähäpäästöiset ja päästöttömät ajoneuvot

Liikennejärjestelmän tehokkuuden parantamista ja siirtymistä vähäpäästöiseen vaihto-ehtoiseen energiaan on täydennettävä politiikkatoimilla, joilla tuetaan ajoneuvojen tehokkuutta ja niihin liittyvää innovointia sekä tällaisten tuotteiden kysyntää.

Tieliikenteessä polttomoottorin energiatehokkuutta on parannettava edelleen. EU:ssa otetaan pian käyttöön uusi, globaali testimenetelmä henkilöautojen ja kevyiden hyöty-ajoneuvojen hiilidioksidipäästö- ja polttoaineenkulutusarvojen mittaamiseksi. Vuoden 2020 jälkeiselle ajalle ase-

tettavat henkilö- ja pakettiautojen normit tulevat perustumaan tähän uuteen testimenetelmään ja uusia normeja määriteltäessä otetaan huomioon uuden testin korkeampi vaatimustaso.

Perinteisten polttomoottoriautojen lisäksi liikenteen päästövähennysten aikaansaamiseksi tarvitaan myös täysin päästöttömiä ajoneuvoja. Komissio tulee analysoimaan erilaisia tapoja edistää sekä vähäpäästöisiä että päästöttömiä ajoneuvoja tekniikasta riippumattomalla tavalla, kuten asettamalla niitä koskevia erityisiä tavoitteita. Vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen markkinoiden luomista on edistettävä entistä enemmän kuluttajien parissa. Tämän vuoksi komissio pyrkii parantamaan kuluttajatiedotusta autojen merkintöjen avulla ja antamaan tukea julkisia hankintoja koskevien sääntöjen muodossa. Jäsenvaltiot, paikalliset ja kunnalliset viranomaiset sekä tuottajat itse voivat tarjota tarvittavia kannustimia.

Komissio kiinnittää huomiota siihen, että monet jäsenvaltiot soveltavat edelleen monia ristiriitaisia verokannustimia, jotka jarruttavat vähäpäästöiseen liikkuvuuteen siirtymistä. Näitä ovat esimerkiksi fossiilisten polttoaineiden tuet, joita myönnetään joidenkin poltto-aineiden alhaisen verokannan ja työsuhdeautojen verotuksen muodossa. Komission mukaan näitä jäsenvaltioiden hallinnoimia järjestelmiä on tarkistettava, jotta varmistetaan myönteiset kannustimet vähäpäästöisille ajoneuvoille ja vähäpäästöiselle liikenteen energialle. Muun muassa työsuhdeautoja koskevalla hyvin suunnitellulla järjestelmällä voisi olla suuri merkitys vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottamiseksi, sillä tällaista kalustoa on paljon ja sitä vaihdetaan nopeasti.

Kevyiden ajoneuvojen päästövähennysten lisäksi EU:ssa on otettava käyttöön toimenpiteitä, joilla aktiivisesti vähennetään kuorma- ja linja-autojen hiilidioksidipäästöjä. Muualla maailmassa, kuten Yhdysvalloissa, Kiinassa, Japanissa ja Kanadassa, on jo otettu käyttöön asiaa koskevia normeja, ja eräät eurooppalaiset valmistajat osallistuvat näihin järjestelmiin. Eurooppa ei saa jäädä jälkeen. Alhaisemmat tavaroiden kuljetuskustannukset ja polttoainekulutukseltaan tehokkaammat ajoneuvot hyödyttävät koko taloutta ja viime kädessä kuluttajia ja matkustajia. Jälkimarkkinoilla hyöty leviää pienille ja keskisuurille liikenteenharjoittajille.

Valtioneuvoston kanta

Koska liikenne tuottaa Suomessa noin 40 prosenttia ei-päästökauppasektorin päästöistä, on selvää, että liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Liikenteen päästöjen vähentämisessä on kuitenkin huomioitava myös päästövähennystoimenpiteiden kustannukset sekä niiden vaikutukset liikkumisen ja kuljetusten kustannuksiin, ja sitä kautta ihmisten arkeen ja Suomen kilpailukykyyn. Päästövähennyksiä pohdittaessa on tärkeää, että EU:n taakanjakopäätöksestä aiheutuvia päästövähennysvaatimuksia kohdennetaan mahdollisimman kustannustehokkaasti kaikille päästökaupan ulkopuolisille sektoreille, ei pelkästään liikenteeseen.

Valtioneuvosto kannattaa komission esittämää ajatusta siitä, että liikennesektorilla päästövähennystoimenpiteet kohdistetaan erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästövähennyspotentiaali on suurin. Kansainvälisen lento- ja meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteet linjataan ja mekanismit päästöjen vähentämiseksi tulee kehittää ICAO:ssa ja IMO:ssa. Samalla tulee arvioida uudelleen EU:n nykyisiä päästöjenvähentämisjärjestelmiä näissä kulkumuodoissa (ml. lentoliikenteen päästökauppa).

Valiokunnan lausunto YmVL 25/2016 vp

Valtioneuvosto kannattaa ajatusta, että liikenteen päästöjä vähennetään ei vain yhden, vaan useiden erilaisten keinojen kautta. Suomen näkökulmasta strategiaan on valittu keskeiset keinot (liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen, liikennevälineiden energiatehokkuuden parantaminen ja liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön lisääminen biopolttoaineet mukaan lukien).

Valtioneuvosto katsoo, että liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen muun muassa liikennesuoritteisiin vaikuttamalla on keskeinen keino liikenteen päästövähennysten aikaansaamiseksi erityisesti pitemmällä aikavälillä. Toimiva yhdyskuntarakenne luo perustan liikennejärjestelmän energiatehokkuudelle erityisesti kaupunkiseuduilla ja taajaan asutuilla alueilla. Kaupunkien maankäytön- ja liikennesuunnittelulla on suuri merkitys pyrittäessä edistämään siirtymistä toisenlaiseen liikkumismuotoon, kuten aktiiviseen liikkumiseen (pyöräily ja kävely), julkiseen liikenteeseen ja/tai yhteisiin liikkuvuusohjelmiin eli polkupyörien ja autojen yhteiskäyttöön ja/tai yhteiskyyteihin, ruuhkautumisen ja saastumisen vähentämiseksi kaupungeissa. Valtioneuvosto kannattaa sitä, että parhaiden käytänteiden vaihtoa ja uusien tekniikoiden hyödyntämistä paikallisella tasolla olisi edelleen helpotettava eri aloitteiden kautta.

Valtioneuvosto katsoo, että myös "Liikenne palveluna" (Mobility as a Service, MaaS) -toimintatavan edistäminen on lupaava vaihtoehto liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi. MaaS mahdollistaa ympäristön kannalta suotuisamman kulkumuotojakauman kasvattaen julkisen liikenteen houkuttelevuutta, yhdistämällä innovatiivisia ensimmäisen ja viimeisin kilometrin ratkaisuja sekä jakamistalouteen perustuvia palveluita. Myös yritysten logistiikkapalvelut tehostuvat ja paranevat. Valtioneuvosto korostaa näkökulmaa, jonka mukaan muutoksen keskiössä tulee kuitenkin aina olla liikennepalveluiden käyttäjä, eivät tekniset ratkaisut, kuten tiedonannossa nyt osittain näyttää olevan. Liikennejärjestelmäpalveluita on kehitettävä ihmisten ja yritysten tarpeiden mukaan, tavoitteena päästöjen vähentäminen, ei teknologian kehittäminen sinänsä.

Valtioneuvosto pitää oikeiden hintasignaalien ja ulkoisvaikutusten ottamista huomioon liikenteen hinnoittelussa yhtenä mahdollisena keinona lisätä liikenteen energiatehokkuutta. Etäisyyteen ja todellisiin ajokilometreihin perustuvan tieliikenteen hinnoittelun avulla voitaisiin toteuttaa käyttäjä maksaa -periaatetta paremmin kuin nykyisellä hinnoittelujärjestelmällä, jonka ensisijainen tavoite on verotulojen kerääminen. Ajettuihin kilometreihin perustuvan tiemaksujärjestelmän käyttöönottoon liittyy kuitenkin tiettyjä ongelmia, jotka tulee ratkaista. Kilometriperusteiset maksut eivät saa nostaa kohtuuttomasti pitkämatkaisen liikenteen tai syrjäisten seutujen liikkumis- ja kuljetuskustannuksia.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä myös sitä, että vinjettidirektiivin (1999/62/EY) muutoksella ei aseteta esteitä uudenlaisten rahoitusmallien kehittämiselle ja käyttöönotolle jäsenmaissa. Sääntelyn tulisi mahdollistaa esimerkiksi se, että tienkäyttäjä voisi maksaa käyttämästään infrasta erilaisten MaaS -pakettien yhteydessä. Tämän vuoksi Suomi ei voi kannattaa komission ehdotusta siitä, että aikaan perustuva tiemaksu poistettaisiin kokonaan käytöstä. Suomi kannattaa lainsäädäntöä, jossa asetetaan tavoitteet ja suuntaviivat infrastruktuurin rahoittamiselle, digitaalisille ratkaisuille sekä maksujen ympäristöohjaavuudelle, mutta jätetään keinojen valitseminen jäsenvaltioiden harkintaan.

Pitemmällä aikavälillä liikenteen tiukentuvia päästövähennyksiä on mahdotonta saavuttaa, jos liikenteen riippuvaisuutta fossiilisesta öljystä ei saada katkaistuksi. Tieliikenteen uusiutuville polttoaineille tulisi siksi asettaa riittävän kunnianhimoinen EU-tason tavoite. Valtioneuvosto kannattaa strategiassa esitettyä ajatusta, jonka mukaan EU:n polttoainetoimittajille voitaisiin asettaa velvoite toimittaa tietty osuus uusiutuvia polttoaineita kaikesta liikenteeseen toimitetusta polttoaineesta. Tämä vastaisi Suomessa käytössä olevaa mallia, ja edistäisi suomalaisten vientiyritysten mahdollisuuksia EU:n sisämarkkinoilla toimimiseen.

Valtioneuvosto katsoo, että EU:n ei tulisi määritellä sitä, mikä on eri teknologioiden osuus vaihtoehtoisten käyttövoimien markkinoilla. Valtioneuvosto on kuitenkin strategian kanssa samoilla linjoilla siitä, että edistyneet biopolttoaineet ovat keskipitkällä aikavälillä erityisen tärkeitä ilmailulle sekä kuorma-autoille ja pitkän matkan linja-autoille. Maakaasua odotetaan käytettävän entistä enemmän meriliikenteessä ja kuorma-autoissa. Henkilöautoliikenteessä, raideliikenteessä ja kaupunkien linja-autoliikenteessä taas on tarjolla muitakin vaihtoehtoja, esimerkiksi sähkö.

Valtioneuvosto kannattaa autovalmistajille asetettavien sitovien CO2-raja-arvojen jatkamista ja tavoitetason tiukentamista myös vuoden 2020 jälkeen. Valtioneuvosto kannattaa raja-arvojen asettamista myös kuorma-autoille ja muille raskaan liikenteen autoille. Raja-arvoissa tulisi kuitenkin huomioida vaihtoehtoisten polttoaineiden g/km-päästö polttoaineen tai käyttövoiman koko elinkaaren ajalta, ei vain pakoputken päästä mitattuna. Elinkaareen perustuvien päästökerrointen kehittäminen ei kuitenkaan saa heikentää autoteollisuuden intressejä autojen energiankulutuksen pienentämiseen. Raja-arvoilla ei pitäisi myöskään perusteettomasti heikentää sitä tavarakuljetuksen aiheuttamien päästöjen vähennyspotentiaalia, joka on saavutettavissa käyttäen Suomessa sallittuja, muuta EU:ta suurempia ajoneuvojen mittoja ja massoja.

Valtioneuvosto kannattaa komission ehdotusta liikenteen uusien teknologioiden tukemisesta informaatio-ohjauksen, erilaisten tukien ja/tai verotuksen sekä julkisten hankintojen kautta. Valtioneuvosto kehittää parhaillaan myös liikenteen uusien käyttövoimien vaatimaa jakeluverkkoa EU:n jakeluinfradirektiivissä tarkoitetulla tavalla.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Komission tiedonanto vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevasta eurooppalaisesta strategiasta annettiin kesällä 2016 yhtä aikaa EU:n taakanjakoehdotuksen sekä maankäyttöä, maankäytön muutosta ja metsätaloutta koskevan LULUCF-esityksen kanssa. Strategian tarkoituksena on edistää merkittävästi EU:n talouden nykyaikaistamista, auttaa vähentämään liikenteen päästöjä ja täyttää EU:n sitoumukset Pariisin sopimuksen mukaisesti. Tavoitteena on, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat vuonna 2050 vähintään 60 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990 ja vakaalla uralla kohti nollatasoa. Samalla on myös vähennettävä huomattavasti terveyttä vahingoittavia ja ilman laatua heikentäviä liikennepäästöjä. Valiokunta katsoo, että komission vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia on asianmukainen ja kannatettava. Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteiden ja EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoitteiden valossa asetettu päästövähennystavoite on kuitenkin hyvin todennäköisesti liian alhainen ja sitä joudutaan tarkastelemaan vielä uudelleen.

Komission strategian mukaan liikenteen päästöjä pyritään vähentämään laaja-alaisella keinovalikoimalla. Koska maantieliikenteen osuus liikenteen aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä on yli 70 prosenttia ja se vastaa suurimmasta osasta ilmansaasteita, toimet keskitetään tälle alalle. Keskeisiä toimenpiteitä esityksessä ovat liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden energiatehokkuuden parantaminen sekä liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön lisääminen biopolttoaineet mukaan lukien. Muutosta tuetaan myös eräillä horisontaalisilla tekijöillä, kuten esimerkiksi energiaunionistrategialla, tutkimuksella, teollisuus- ja investointipolitiikalla, digitaalisten sisämarkkinoiden strategioilla ja osaamisohjelmalla. Valiokunta toteaa, että kansainvälisen lento- ja meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteet linjataan ja mekanismit päästöjen vähentämiseksi kehitetään erikseen alan järjestöissä ICAO:ssa ja IMO:ssa.

Valiokunta painottaa liikenteen keskeistä merkitystä myös Suomen kansallisten päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa, sillä liikenne tuottaa noin 40 prosenttia ei-päästökauppasektorin päästöistä. Tärkeimmät keinot liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat energiankulutuksen pienentäminen, energiatehokkuuden parantaminen ja fossiilisten polttoaineiden korvaaminen muilla vaihtoehdoilla. Suomessa kansallisesti keskeisessä asemassa on keskipitkän aikavälin ilmastopoliittinen suunnitelma, jossa on tarkoitus linjata taakanjakosektorin tulevien päästövähennystoimenpiteiden kokonaisuus.

Valiokunta korostaa, että energiatehokkaan liikennejärjestelmän tulee jatkossa muodostaa keskeinen osa toimivaa yhdyskuntarakennetta erityisesti kaupunkiseuduilla ja taajaan asutuilla alueilla. Suomen ilmastopaneelin selvityksen mukaan teknologisilla keinoilla voidaan saavuttaa päästötavoitteet, mutta yhdyskuntarakenteeseen, kulkutapavalintoihin ja auton käyttötapojen muutoksiin vaikuttavat keinot ovat selvästi tehokkaampia.[1] Vahva ja riittävän palvelutason tarjoava erityisesti raideliikenteeseen ja runkobussijärjestelmään perustuva joukkoliikennejärjestelmä ja siihen kytkeytyvä asumisen ja muiden toimintojen sijoittelu mahdollistaa matkojen tekemisen joukkoliikenteellä ja sitä tukevilla aktiiviseen liikkumiseen (pyöräily, kävely) tai eri liikennevälineiden yhteiskäyttöön perustuvilla liikkumistavoilla. Maankäytön- ja liikennesuunnittelun yhteensovittamisella on keskeinen merkitys pyrittäessä vähentämään autoriippuvuutta ja edistämään siirtymistä toisenlaisiin, energiatehokkaampiin liikkumismuotoihin. Samoilla toimenpiteillä voidaan vähentää myös ruuhkautumista ja parantaa ilman laatua kaupungeissa. Pysäköinnin järjestelyillä ja hinnoittelulla voidaan tukea autojen yhteiskäyttöä ja vähäpäästöisten autojen käyttöönottoa.

Valiokunta katsoo, että strategiaan sisältyvän ”Liikenne palveluna” (Mobility as a Service, MaaS)-toimintatavan edistäminen on lupaava vaihtoehto liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi. MaaS mahdollistaa ympäristön kannalta suotuisamman kulkumuotojakauman kasvattaen julkisen liikenteen houkuttelevuutta, yhdistämällä innovatiivisia ensimmäisen ja viimeisen kilometrin ratkaisuja sekä jakamistalouteen perustuvia palveluita. Myös yritysten logistiikkapalveluita voidaan tehostaa tätä kautta. Valiokunta korostaa valtioneuvoston tavoin lähtökohtaa, jonka mukaan muutoksen keskiössä tulee aina olla liikennepalveluiden sujuva käyttö, eivät tietyt tekniset ratkaisut. Liikennejärjestelmäpalveluita on kehitettävä kansalaisten ja yritysten tarpeiden mukaan tavoitteena päästöjen voimakas vähentäminen. MaaS-konseptin edis-

1 Liimatainen et al. 2015. Tarve, tottumukset ja tekniikka — ilmastonmuutoksen hillinnän toimenpiteet liikenteessä. Suomen ilmastopaneelin selvityksiä.

täminen tulee toteuttaa nykyistä perinteistä joukkoliikennejärjestelmää täydentäen siten, että samalla lisätään joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Liikenteen järjestämistapa muuttuu tulevaisuudessa nopeasti uuden tekniikan, liiketoimintamallien ja liikkumismuotojen myötä. Valiokunta toteaa, että tästä on osoituksena esimerkiksi jakamistalouden nopea laajentuminen liikenteen alalla. Liikennejärjestelmän tehokkuuden parantamista ja siirtymistä vähäpäästöiseen vaihtoehtoiseen energiaan on täydennettävä politiikkatoimilla, joilla tuetaan ajoneuvojen tehokkuutta ja niihin liittyvää innovointia sekä tällaisten tuotteiden kysyntää. Toimenpiteiden valinnassa on välttämätöntä ottaa huomioon myös Suomen maantieteellisten olosuhteiden vaatimukset ja harvaan asuttujen seutujen liikkumistarpeet.

Vähäpäästöisten käyttövoimien osalta on tarpeen keskittyä jatkossa niin sanottuihin edistyneisiin kotimaisiin biopolttoaineisiin ja kehittää näiden polttoaineiden sekä muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien, kuten sähkön, vedyn ja maakaasun, jakeluverkostoa. Valiokunta katsoo, että toimeenpanossa on tärkeää huolehtia teknologianeutraalisuudesta ja riittävästä joustavuudesta siten, että toimenpiteillä ei rajoiteta uuden ajoneuvo- ja polttoaineteknologian tai ylipäätään liikennejärjestelmän kehittämistä. Jatkossa on myös erittäin tärkeää seurata valittavien toimenpiteiden vaikuttavuutta.

Tieliikenteessä polttomoottorin energiatehokkuutta on parannettava edelleen. Perinteisten polttomoottoriautojen lisäksi liikenteen päästövähennysten aikaansaamiseksi tarvitaan myös täysin päästöttömiä ajoneuvoja. Vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen markkinoiden luomista on edistettävä entistä enemmän kuluttajalähtöisesti. Valiokunta korostaa, että vähäpäästöisten energiavaihtoehtojen käytön tehokas edistäminen liikenteessä on välttämätöntä liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Valiokunta korostaa, että toisen sukupolven biopolttoaineiden käytön lisääminen uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta lisäämällä on kansantaloudellisesti tehokas keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Komission strategian mukaisesti tulee lisäksi pyrkiä ruoantuotannon kanssa kilpailevien biopolttoaineiden käytön lopettamiseen.

Kevyiden ajoneuvojen päästövähennysten lisäksi EU:ssa on otettava käyttöön toimenpiteitä, joilla aktiivisesti vähennetään raskaan liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Muualla maailmassa, kuten Yhdysvalloissa, Kiinassa, Japanissa ja Kanadassa, on jo otettu käyttöön asiaa koskevia normeja, ja eräät eurooppalaiset valmistajat osallistuvat näihin järjestelmiin. Eurooppa ei saa jäädä jälkeen tästä kansainvälisestä kehityksestä. Alhaisemmat tavaroiden kuljetuskustannukset ja polttoainekulutukseltaan tehokkaammat ajoneuvot hyödyttävät koko taloutta ja viime kädessä kuluttajia ja matkustajia. Jälkimarkkinoilla hyöty leviää pienille ja keskisuurille liikenteenharjoittajille. Valiokunta korostaa edistyneiden biopolttoaineiden erittäin tärkeää merkitystä ilmailulle sekä kuorma-autoille ja pitkän matkan linja-autoille etenkin keskipitkällä aikavälillä.

Tieliikenteessä linja-autoliikenteen sähköistämisellä voi olla merkittävä vaikutus erityisesti kaupunkiliikenteessä, ja kaupungeilla on tältä osin joukkoliikenteen järjestämisessä keskeinen rooli. Liikenteen sähköistämisen tärkeitä toimenpiteitä ovat jakeluinfrastruktuurin rakentaminen ja autohankintojen tukeminen esimerkiksi veroratkaisuilla. Sähköbussien käyttöä kaupunkiliikenteessä tulee edistää nopeasti, koska ne ovat jo tällä hetkellä kokonaiskustannuksiltaan dieselbussien kanssa kilpailukykyisiä.

Valiokunnan lausunto YmVL 25/2016 vp

Toisen sukupolven biopolttoaineiden kehittämisessä suomalaiset yritykset ovat edelläkävijöitä, joten kansantaloudellisesti niiden käytön lisääminen uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta kasvattamalla on kustannustehokas keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi. EU-tasolla voitaisiin harkita myös Suomessa jo käytössä olevan kaltaisen biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen asettamista. On kuitenkin otettava huomioon, että biopolttoaineiden valmistus voi lisätä päästöjä liikenteen ulkopuolisilla sektoreilla, ja elinkaarinäkökulma on otettava huomioon bioraaka-aineiden hyödyntämisen vaihtoehtoja vertailtaessa. Valiokunta korostaa, että biopolttoaineiden osalta Suomen on osallistuttava aktiivisesti Euroopassa käytävään keskusteluun ja päätöksenteon valmisteluun kestävyyskriteereistä.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 10.11.2016

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Satu Hassi vihr
varapuheenjohtaja Silvia Modig vas
jäsen Petri Honkonen kesk
jäsen Susanna Huovinen sd
jäsen Pauli Kiuru kok
jäsen Hanna Kosonen kesk
jäsen Rami Lehto ps
jäsen Riitta Myller sd
jäsen Martti Mölsä ps
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Ari Torniainen kesk
jäsen Mirja Vehkaperä kesk
varajäsen Mari-Leena Talvitie kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Jaakko Autio