

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030

Ympäristövaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 (VNS 7/2017 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava ympäristövaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- neuvotteleva virkamies Pirkko Heikinheimo, ympäristöministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- yksikön päällikkö Arto Hovi, Liikennevirasto
- johtava asiantuntija Katja Lohko-Soner, Liikenteen turvallisuusvirasto
- pääjohtaja Juhani Damski, Ilmatieteen laitos
- kehitysjohtaja Jarmo Heinonen, Innovaatorahoituskeskus Tekes
- erikoistutkija Sampo Soimakallio, Suomen ympäristökeskus
- johtaja Matti Oksanen, Gasum Oy
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Seppo Loikkanen, Neste Oyj
- yhteiskuntasuhdejohtaja Mika Aho, St1 Oy
- Principal Scientist Juhani Laurikko, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- hallituksen jäsen Ari Herrala, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- hallituksen jäsen Hanna Kalenoja, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- senior advisor Olof Widén, Suomen Varustamot ry
- toiminnanjohtaja Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry
- kaupunkitutkija Kaarin Taipale

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Lappeenrannan kaupunki
- VR-Yhtymä Oy
- Satakuntaliitto
- Finavia Oyj
- Finnair Oyj

Valiokunnan lausunto LiVL 23/2017 vp

- Kyyti Group Oy
- Linkker Oy
- Autoliitto ry
- Autotuoajat ry
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- Linja-autoliitto
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Taksiliitto ry
- Teknologiateollisuus ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman päämäärät ja haasteet

Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 rakentuu EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoitteille ja siten Pariisin ilmastopöytäkirjalle, joihin Suomi on sitoutunut. Valiokunta pitää suunnitelmaa kannatettavana ja oikeansuuntaisena sekä toistaa aikaisemmin lausunnoissaan LiVL 23/2016 vp, LiVL 26/2016 vp, LiVL 3/2017 vp ja LiVL 9/2017 vp lausumansa. Valiokunta kiinnittää erityisesti huomiota kestävästä kehityksestä lausumaansa (LiVL 9/2017 vp). On tärkeää, että ilmastopolitiikan suunnitelman toteutuksella pyritään kestäväan kehitykseen, joka edellyttää kolmea ulottuvuutta. Nämä ovat ympäristöön liittyvän ulottuvuuden lisäksi yhteiskunnallinen eli sosiaalinen ja taloudellinen ulottuvuus. Valiokunta katsoo, että tavoitteet tulee asettaa kunnianhimoisesti korkealle ja niiden saavuttamiseksi on hyödynnettävä kaikkia käytettävissä olevia keinoja.

Asian käsittelyn yhteydessä on esitetty, että suunnitelman tavoitteet ovat epärealistisia ja kohtuuttomia. Taakanjakosektorin merkittävin päästövähennyspotentiaali onkin liikenteessä. Valiokunta tiedostaa, että suunnitelmassa liikenteelle asetetut tavoitteet ovat haastavia, ja on tuonut esille tämän aikaisemminkin. Valiokunta on painottanut, että toimenpiteillä ei tule heikentää olennaisesti esimerkiksi kotimaisen elinkeinoelämän kilpailukykyä tai liikennesektorin kannattavuutta. Viitaten aikaisemmin lausumaansa valiokunta korostaa, että ilmaston lämpenemisestä ja Pariisin sopimuksesta aiheutuvat toimet asettavat Suomelle haasteita. Toisaalta ne ovat mahdollisuus Suomelle ja suomalaiselle osaamiselle, tuotekehitykselle ja viennille.

Uudet polttoaineet

Uusien uusiutuvien polttoaineiden myötä voidaan vähentää hiilidioksidipäästöjä. Haasteita päästöjen vähentämisessä on varsinkin raskailla ajoneuvoilla, joiden osalta uusiutuvat polttoaineet ovat toteuttamiskelpoinen vaihtoehto. Samalla ne myös luovat uusia mahdollisuuksia esimerkiksi biotalouden ja metsäteollisuuden puitteissa valmistettavien uusiutuvien polttoaineiden myötä. Suomalaiset yritykset ovatkin olleet edelläkävijöitä uusiutuvien polttoaineiden kehityksessä, ja näin niille toivottavasti avautuu kehityksen myötä uusia markkina-alueita.

Uusien polttoaineiden käytön osalta on tärkeää, että jakeluverkostoa kehitetään, ja niiden edistämisessä on syytä harkita myös vero- ja muita insentiivejä.

Valiokunnan lausunto LiVL 23/2017 vp

Uudet teknologiat

Suunnitelmassa pyritään eri keinoin ajoneuvojen ja liikennevälineiden energiatehokkuuden parantamiseen. Näin edistetään vähähiilistä liikennettä tukemalla täyssähköautojen hankintaa ja kaasu- tai etanolikonversion tekemistä vanhoihin autoihin. Vuoden 2018 talousarvioon on myös varattu määräraha ajoneuvojen romutuspalkkiokokeiluun. Valiokunta pitää hyvänä, että uusia teknologioita edistetään eri keinoin. Koska teknologian kehitys on yhä nopeampaa, on kuitenkin hyvä käyttää laajaa keinovalikoimaa, ja valiokunta korostaakin, että suunnitelman tulisi teknologianeutraalisti pyrkiä mahdollisimman suuriin päästöjen vähennyksiin. Toimeenpanossa onkin tärkeää huolehtia myös riittävästä joustavuudesta siten, että toimenpiteillä ei rajoiteta uuden ajoneuvo- ja polttoaineteknologian tai ylipäättään liikenneturvallisuuden kehittämistä.

Päästövähennykset ovat suuri globaali haaste mutta myös mahdollisuus. On tärkeää, että Suomi on ensimmäisten joukossa kehittämässä uutta teknologiaa, jota vaaditaan tavoitteiden saavuttamiseksi. Päästövähennyksiin tähtäävien toimien myötä muun muassa Suomen cleantech-sektorille ja uusien polttoaineiden tuottajille avautuu uusia toimintamahdollisuuksia. Valiokunta pitää tärkeänä, että suomalaista osaamista ja tuotekehitystä edistetään kaikin tavoin. Globaalit toimet päästöjen vähentämiseksi avaavat myös uudenlaisia tilaisuuksia suomalaiselle viennille, kuten rikkidirektiivin myötä on käynyt.

Yhdyskuntasuunnittelu ja liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen

Päästöjen vähentämisessä on tärkeää pitää mielessä liikennejärjestelmänäkökulma, jossa liikennejärjestelmä ja palvelutaso suunnitellaan pitkäjänteisesti yhdessä maankäytön, asumisen ja muun palvelurakenteen kanssa. Täten voidaan turvata joukkoliikennepalveluiden jatkuvuus ja ennakoitavuus sekä mahdollistaa eri liikennemuotojen tehokas yhdistäminen samalla vastaten entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin. Tiiviin ja ihmisläheisen yhdyskuntarakenteen sekä älykkäiden liikennemuotojen avulla voidaan vähentää liikennesuoritteen kasvua taajama-alueilla. Tärkeistä ympäristötavoitteista huolimatta on huolehdittava siitä, että hyvät elämisen ja liikkumisen mahdollisuudet säilyvät koko maassa.

Liikenteen arvioitu kasvu asettaa haasteita Suomen liikenneverkolle sekä sen kehittämisen että ylläpitämisen osalta. Liikenneverkkoa ja sen toimivuutta kehitettäessä on myös syytä suunnitella tulevaisuuden tarpeita varten uusia väyliä ja mahdollisesti uusia liikennemuotoja. Tällöin tulee huomioida, että liikenteen sujuvuus vähentää osaltaan päästöjä. Raideliikennettä on syytä edistää myös seudullisen suunnittelun osalta. Kaupunkisuunnittelussa infrastruktuuria tulee kehittää pitäen mielessä kestävä kehityksen vaatimukset.

Uudet toimintatavat

Lainsäädäntöä kehitetään jo uudistaen liikenteen ja kuljetusten toimintamalleja ja -järjestelmiä. Laissa liikenteen palveluista (320/2017) keskeisessä asemassa ovat uudenlaisten liikenteen palvelujen toteuttaminen, palveluja koskevat vaatimukset sekä niiden saatavuus. Liikkuminen palveluna (Mobility as a Service, MaaS) pyrkii älykkäitä liikennemuotoja ja jakotaloutta kehittämällä vähentämään liikenteen kokonaissuoritetta ja päästöjä. Valiokunta kiinnittääkin huomiota sii-

Valiokunnan lausunto LiVL 23/2017 vp

hen, että yhdyskuntarakenteen suunnittelulla ja uusilla toimintatavoilla tulee pyrkiä vähentämään liikenteen kokonaissuoritetta.

Nopeasti digitalisoituva yhteiskunta antaa myös mahdollisuuksia liikenteen kokonaissuoritteen vähentämiseksi. Miehittämättömät ilma-alukset ja digitalisaation luomat mahdollisuudet, kuten 3D-tulostus ja etätyö, ovat esimerkkejä siitä, miten liikennesuoritetta voidaan vähentää uusilla toimintatavoilla. Näitä on pyrittävä edistämään digitaalisen kehityksen myötä.

Tarve maailmanlaajuisille toimille

Valiokunta on aiemmin lausunnossaan LiVL 26/2016 vp kiinnittänyt huomiota maailmanlaajuisien toimien tarpeellisuudelle. Valiokunta korostaa uudelleen, että maailmanlaajuisilla päästövähennystavoitteilla tulee pyrkiä myös siihen, että päästövähennyksillä tasapuolistetaan kansainvälisesti eri maiden kilpailuasemaa. Tämä on tärkeää ei vain talouden näkökohdista, vaan myös ilmaston lämpenemisen hidastamiseen tähtäävien toimien vuoksi. Päästövähennysvelvoitteiden vääristymät saattaisivat jopa lisätä päästöjen kokonaismäärää globaalisti.

Valiokunta pitää uusia toimia ja näitä tukevia sopimuksia sekä säännöksiä hyvinä ja tarpeellisenä. Säännöksiä kehittämällä pystytään ohjaamaan kehitystä. Tiukkoja rajoja päästöille asettamalla on voitu viedä kehitystä eteenpäin.

Kansallisten intressien turvaaminen

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että uusiin teknologioihin ja polttoaineisiin siirryttäessä on myös pidettävä mielessä yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaaminen. Näin onkin varmistettava sekä uusien polttoaineiden kattava ja toimiva jakeluverkko että muut huoltovarmuuskäsitteet.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että ympäristövaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 7.11.2017

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen sin
varapuheenjohtaja Mirja Vehkaperä kesk
jäsen Jukka Kopra kok
jäsen Susanna Koski kok
jäsen Mats Löfström r
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk

Valiokunnan lausunto LiVL 23/2017 vp

jäsen Jari Myllykoski vas
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Markku Pakkanen kesk
jäsen Jari Ronkainen ps
jäsen Satu Taavitsainen sd
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Ari Torniainen kesk
jäsen Sofia Vikman kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker